



universität
wien

DIPLOMARBEIT

Titel der Diplomarbeit

„Dem Wiener seine Stadt zurückgeben“:

Victor Gruen (1903-1980) und die Wiener Stadtplanung:
Städtebauliche Planungspraxis im ausgehenden 20.
Jahrhundert

Verfasserin

Barbara Mautner

Angestrebter akademischer Grad

Magistra der Philosophie (Mag. phil.)

Wien, 2012

Studienkennzahl lt. Studienblatt: A 312

Studienrichtung lt. Studienblatt: Geschichte

Betreuerin / Betreuer: A.o. Univ. Prof. Dr. Peter Eigner

Danksagung

Mein besonderer Dank geht an den Betreuer meiner Diplomarbeit, Ao. Univ. Prof. Dr. Peter Eigner, für seine zahlreichen wertvollen Hinweise und Anregungen und seine Geduld während des Entstehungsprozesses dieser Arbeit.

Weiters danke ich Frau Mag^a. Anna Schatovich und ihrem Team von der Abteilung Öffentlichkeitsarbeit und Wissensmanagement der Magistratsabteilung 18, Stadtentwicklung und Stadtplanung, für die Unterstützung bei der Arbeit mit den Plandokumenten und Studien von Victor Gruen.

Herzlich danke ich auch Herrn DI Erwin Phillipeck von den Wiener Linien sowie meinem Mann DI Manfred Mautner und meinem Sohn Michael Mautner, BSc für das Interesse an meiner Arbeit und die Bereitschaft, meine zahlreichen Fragen zum technischen Hintergrund der verschiedenen Planungen zu beantworten.

**„Dem Wiener seine Stadt zurückgeben“:
Victor Gruen (1903 – 1980) und die Wiener Stadtplanung: Städtebauliche
Planungspraxis im ausgehenden 20. Jahrhundert**

1. Einleitung: Fragestellung und methodische Grundlagen	5
1. 1. Zum Thema	5
1. 2. Zeitliche Abgrenzung des Gegenstandes und wesentliche Fragestellungen	7
1. 3. Untersuchungsmethode und Quellen	7
1. 4. Zum Forschungsstand	8
2. Phasen urbaner Entwicklung: Urbanisierung – Suburbanisierung – Desurbanisierung – Reurbanisierung	10
3. Die urbane Entwicklung Wiens im 20. Jahrhundert	14
3. 1. Wien vor 1945	14
3. 2. Die Entwicklung Wiens nach dem Zweiten Weltkrieg	21
3. 2. 1. Der Wiederaufbau in der Nachkriegszeit	22
3. 2. 2. Der Wohnbau	24
3. 2. 3. Die wirtschaftliche Entwicklung	27
3. 2. 4. Die Verkehrsentwicklung	30
3. 2. 5. Die demographische Entwicklung	31
4. Die Wiener Stadtplanung 1945-1980	33
4. 1. Die Phase des Wiederaufbaus 1945-55	33
4. 2. Wiener Stadtplanung in der Zeit des Fordismus 1955-74	37
4. 3. Umbruch und Postfordismus nach 1975	42
5. Victor Gruen: Leben und Werk	47
5. 1. Jugend und erste Arbeiten in Wien	47
5. 2. Die Jahre in Amerika	50
5. 3. Gruens Rückkehr nach Wien	67

6. Victor Gruens Arbeiten für die Wiener Stadtplanung	70
6. 1. Kerngebiet Wien: Gruens Innenstadtkonzept – die Wiener Innenstadt als „Umweltoase“	70
6. 2. Die Planungen für die U-Bahn-Station Schwedenplatz	90
6. 3. Gruens Vorschlag zur Gestaltung des Wiener Rathausplatzes	93
6. 4. Die Diskussion um die Umsetzung der Vorschläge Gruens	96
6. 5. Donauinsel	104
6. 6. Wienerberg	111
6. 7. Zentrum Floridsdorf	116
7. Die städtebaulichen Grundkonzepte Gruens und ihre Wirkung	118
7. 1. Das Prinzip der Urbanität	118
7. 2. Nutzungsmischung statt Trennung der Funktionen	119
7. 3. Kompaktheit	120
7. 4. Polyzentrische Stadtstruktur	120
7. 5. Vorrang für den öffentlichen Verkehr	121
7. 6. Schaffung von Umweltoasen	122
8. Umweltplanung als Grundlage der Stadtplanung	123
9. Resümee: Victor Gruens Planungen für Wien und ihre Wirkung	126
10. Verzeichnis der verwendeten Literatur	130
11. Abbildungsverzeichnis und -nachweis	140

Victor Gruen (1903 – 1980) und die Wiener Stadtplanung: Städtebauliche Planungspraxis im ausgehenden 20. Jahrhundert

1. Einleitung: Fragestellung und methodische Grundlagen

1. 1. Zum Thema

Die Anregung zur Themenwahl für die vorliegende Diplomarbeit erfolgte durch ein am Institut für Wirtschafts- und Sozialgeschichte der Universität Wien im Sommersemester 2007 und im Wintersemester 2007/08 abgehaltenes Forschungsseminar zum Thema „Gebaute und geplante Stadt“, das die städtebauliche Entwicklung Wiens seit 1945 behandelte, wobei auch auf den Beitrag des österreichisch-amerikanischen Architekten und Stadtplaners Victor Gruen (1903-1980) eingegangen wurde.

Victor Gruen wurde 1903 in Wien geboren und erhielt eine Ausbildung an der Staatsgewerbeschule und an der Akademie der Bildenden Künste. Gruens Ausbildung und frühe Schaffensperiode war von der Tradition Otto Wagners, Adolf Loos' und Josef Franks bestimmt. Seine ersten Arbeiten in Wien in den frühen 1930er Jahren befassten sich mit der Ausgestaltung von Geschäftsräumen, wie der Parfümerie im Hotel Bristol und dem Stoffgeschäft der Firma Singer.

Victor Gruen, der jüdischer Abstammung war, musste Wien 1938 verlassen und emigrierte in die USA, wo er sich zunächst hauptsächlich mit der Gestaltung von Geschäfts- und Wohnungseinrichtungen befasste. Das von ihm 1949 in Los Angeles gegründete und bis in die 1960er Jahre geleitete Planungsbüro erarbeitete wesentliche Konzepte für die amerikanische Stadtentwicklung.

Ausgehend von der Beobachtung der wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Veränderungen in den USA nach dem Zweiten Weltkrieg, die zur Ausgestaltung der modernen Konsumgesellschaft führten, erkannte Gruen die Bedeutung des Konsums als Element der Veränderung. Er befasste sich daher in den 1950er Jahren zunehmend mit der Entwicklung von Einkaufszentren; in diesem Zusammenhang war er in zunehmendem Maße mit der Problematik der so genannten Suburbanisierung, d. h. der Verödung der städtischen Zentren durch die Verlagerung von Wohngebieten und Einkaufsmöglichkeiten an die Peripherie, sowie mit den Herausforderungen des kontinuierlich wachsenden Individualverkehrs konfrontiert.

Ausgehend von diesen Problemen entwickelte Gruen ein neues städtebauliches Gesamtkonzept unter dem Begriff der „lebenswerten Stadt“. In Anlehnung an das Vorbild der historischen Stadt betonte er dabei den Wert gewachsener Stadtzentren, für deren Revitalisierung er sich mit seinen Planungen einsetzte. Ein wesentliches Element der Urbanität stellte dabei das Konzept des multifunktionellen Stadtkerns dar, das er in Form der so genannten *Cellular Metropolis* auf die gesamte Stadt übertrug.

In seinen Arbeiten betonte Gruen die Bedeutung der Steuerung der Stadtentwicklung durch die gesetzlichen Rahmenbedingungen und die Vorgaben der Kommunen, wobei er die Rolle des Planers als wesentlichen Aspekt hervorhob und dies mit einer deutlichen Absage an technokratische Überlegungen verband. Besonders in seinem späten Schaffen (in seinen Büchern „Das Überleben der Städte“, 1973, und „Die lebenswerte Stadt“, 1975) wies Gruen darauf hin, dass sich jede städtebauliche Planung an den Bedürfnissen der Menschen zu orientieren habe.

In den 1960er Jahren erfolgte Gruens Rückkehr nach Wien; diese Periode seines Schaffens war von wichtigen Arbeiten im Rahmen der Wiener Stadtplanung gekennzeichnet, für die er als Berater tätig war und Studien zu verschiedenen Projekten entwickelte. Daneben war Gruen auch für verschiedene andere europäische Städte als Berater zum Thema Stadterneuerung tätig.

In seinen letzten Lebensjahren entwickelte sich die Auseinandersetzung mit Fragen der Ökologie und der Umweltplanung zum besonderen Anliegen Victor Gruens. Im Jahre 1973 richtete er in Wien das Zentrum für Umweltplanung ein, das sich insbesondere mit der Information der Öffentlichkeit über Fragen der Umweltplanung befasste und das das allgemeine Verständnis für ökologische Fragestellungen fördern sollte.

Das Archiv dieses Instituts, das nach Victor Gruens Tod im Jahre 1980 aufgegeben wurde, lagert heute in Räumen der Abteilung Ökologie des Naturhistorischen Museums in Wien.

1. 2. Zeitliche Abgrenzung des Gegenstandes und wesentliche Fragestellungen

Die vorliegende Arbeit setzt sich in erster Linie mit den Arbeiten Victor Gruens für die Wiener Stadtplanung, als deren Berater er in den ausgehenden 60er und frühen 70er Jahren tätig war, auseinander.

Diese späte Periode im Schaffen Gruens kann allerdings nicht isoliert verstanden werden, sondern lässt sich nur im Rahmen des Gesamtwerks sowie der zeitgenössischen Entwicklungen auf den Gebieten der Architektur und der Stadtplanung begreifen. Eine wesentliche Frage meiner Arbeit war daher, in welchem historischen Zusammenhang die von Victor Gruen während seiner Jahre in Amerika entwickelten städtebaulichen Konzepte zu verstehen sind und wie bzw. zu welchem Zeitpunkt deren Umsetzung im spezifischen Wiener Umfeld erfolgte.

Eine weitere zentrale Fragestellung ist, ob das Schaffen Victor Gruens im Zusammenhang eines allgemeinen, internationalen Trends in der Stadtplanung gesehen werden kann oder ob seine Ideen jene eines herausragenden Einzelkämpfers bzw. Vordenkers waren.

1. 3. Untersuchungsmethode und Quellen

Als Untersuchungsmethode wurde die quellenkritische Auseinandersetzung mit verschiedenen Dokumenten gewählt. Als Grundlage der Untersuchung wurden einerseits die im Archiv der Magistratsabteilung 18 „Stadtentwicklung und Stadtplanung“ vorhandenen Planungsunterlagen und Studien Gruens¹, andererseits Artikel in Tageszeitungen und der Fachpresse herangezogen.

Ziel der Untersuchung war es, anhand der Planungsdokumente im Archiv der MA 18 (wie den Unterlagen zu Gruens Innenstadtkonzept, zur Gestaltung des Wienerbergs, zum Thema Donauinsel) sowie der Planungsgrundlagen seitens der Stadt Wien (1972 Leitlinien für die Stadtentwicklung, Stadtentwicklungspläne) herauszuarbeiten, in welcher Weise und in welchem Ausmaß die von Victor Gruen entwickelten Konzepte in die Projekte der Stadt Wien Eingang fanden und wie die Öffentlichkeit Gruens Vorschläge, sofern sie in der Presse vorgestellt wurden, aufnahm.

¹ Als wichtigste Quellen dienten dabei Gruens Studie für das Kerngebiet der Stadt Wien, der Entwurf der Arbeitsgemeinschaft Victor Gruen International/Architekt Georg Frankl für das Zentrum Floridsdorf, Gruens Vorstudie Donauinsel und seine Planungen für die Verbauung der Wienerberger-Gründe sowie das zu den einzelnen Studien vorhandene Aktenmaterial.

In diesem Zusammenhang wird auch auf den Prozess der Beschlussfassung in den Gremien der Stadt Wien eingegangen und die Rolle der Berichterstattung in den Tageszeitungen näher untersucht.

1. 4. Zum Forschungsstand

Die Planungen Victor Gruens waren – über die Diskussion in einschlägigen Fachjournalen hinaus – besonders in der jüngsten Vergangenheit Gegenstand von Untersuchungen unterschiedlicher Disziplinen. In den letzten Jahren entstanden mehrere Studien, die sich mit dem Schaffen Gruens auseinandersetzten, wobei der Fokus allerdings in erster Linie auf Gruens Planungen in Amerika lag.² Zahlreiche andere Arbeiten zu Gruens Werk befassen sich mit spezifischen Fragestellungen, wie der Entwicklung des neuartigen Konzepts des Shopping-Centers, das nur einen – wenn auch wichtigen – Schritt in Gruens Lebenswerk darstellte.³ Viele Untersuchungen der jüngsten Vergangenheit, die das Gesamtwerk Gruens beleuchten, konzentrieren sich auf seine bekannten Planungen; wobei seine Tätigkeit für die Wiener Stadtplanung meist nur am Rande gestreift wird.⁴

Eine Ausnahme stellt das anlässlich Gruens 100. Geburtstag im Juli 2003 im Architekturzentrum Wien abgehaltene Symposium dar, dessen Beiträge in einem von der Stadtentwicklung Wien, Magistratsabteilung 18 herausgegebenen Band gesammelt veröffentlicht wurden. Die Beiträge dieses Bandes, dem auch die Dokumentation eines Interviews Gruens mit Bernd Lötsch aus dem Jahre 1978 beigelegt ist, versuchen, das Werk Victor Gruens im Zusammenhang der

² Ausführliche Auseinandersetzungen mit der Person und dem Gesamtwerk Victor Gruens sind vor allem: Alex Wall, Victor Gruen. From Urban Shop to New City. Barcelona 2005; M. Jeffrey Hardwick, Mall Maker. Victor Gruen, Architect of an American Dream. Philadelphia 2004.

³ Dazu zählen u. a. die Arbeiten der Soziologin Annette Baldauf: Anette Baldauf/Dorit Margreiter, Der Gruen-Effekt. Die Stadt als Bühne. Montage 8. Detroit – Los Angeles – New York – Rochester – Wien 2006. Annette Baldauf, Shopping Town USA. Victor Gruen, der Kalte Krieg und die Shopping Mall. <http://www.eurozine.com/articles/2007-05-25-baldauf-de.html>; Anette Baldauf, Wien. Shopping Mall. Welt. Victor Gruens Transformation der Stadt. IFK_Perspectives. Wien 2008.

⁴ In diesem Zusammenhang sind zwei Diplomarbeiten der letzten Jahre zu nennen: Jill Tatzreiter, Victor Gruen. Vom Shopdesigner zum Stadtplaner. Geisteswissenschaftliche Diplomarbeit, Innsbruck 2009; Julia Schafhauser, Die Mall – Victor Gruens Traum im Exil. Transfer und Rezeption einer europäischen Idee in den Vereinigten Staaten von Amerika. Masterarbeit, Technische Universität Wien, Fakultät für Architektur und Raumplanung. Wien 2011.

amerikanischen sowie der europäischen Stadtentwicklung nach dem Zweiten Weltkrieg darzustellen und verweisen auf die visionäre Qualität der Ideen Gruens.⁵

⁵ Beate Fellner u. a. (Hg.), Auf dem Weg zur nachhaltigen Stadt. Schlussfolgerungen aus dem Werk Victor Gruens und aktuelle Strategien zu einer nachhaltigen Stadtentwicklung. Symposium anlässlich des 100. Geburtstages von Victor Gruen am 16. und 17. Juli 2003 im Architekturzentrum Wien. Wien 2005.

2. Phasen urbaner Entwicklung:

Urbanisierung – Suburbanisierung – Desurbanisierung – Reurbanisierung

Die europäische Stadtentwicklung⁶ war Jahrhunderte lang von einem Prozess der kontinuierlichen Erweiterung der Städte gekennzeichnet. Die Ausdehnung der Städte über ihre ursprünglichen, oft durch Stadtmauern und Basteien markierten Grenzen hinaus wird gemeinhin als *Urbanisierung* bezeichnet.⁷

Urbanisierung ist als ein von ökonomischen und sozialen Entwicklungen geprägtes Phänomen zu verstehen. Dies wird besonders an dem Umstand deutlich, dass es mit dem Einsetzen der Industrialisierung zu einer Beschleunigung dieses Prozesses kam. In Wien manifestierte sich diese Entwicklung in den beiden Stadterweiterungen, die um die Mitte und gegen Ende des 19. Jahrhunderts erfolgten. Die Ansiedlung von Industrie- und Gewerbebetrieben im städtischen Raum führte im Verlauf des 19. Jahrhunderts zur Zuwanderung von Arbeitskräften aus verschiedenen ländlichen Regionen. In Wien siedelten sich die Zuwanderer, die aus den verschiedensten Teilen der Habsburgermonarchie stammten, vor allem in den Vorstädten und Vororten außerhalb der Stadtmauer an, wodurch diese ein besonders starkes Wachstum erlebten.⁸ Mit der Eingemeindung der Vorstädte im Zuge der ersten Stadterweiterung Wiens (1850) und der Vororte durch die zweite Stadterweiterung (1892) erfolgte daher eine starke flächenmäßige Ausdehnung sowie eine Erhöhung der Einwohnerzahl Wiens.

Allerdings machten sich in vielen Fällen bald die negativen Auswirkungen des raschen Wachstums der Städte auf die umgebende Landschaft bemerkbar. Im Falle Wiens wurde die Zerstörung des Wiener Grüngürtels durch das Bevölkerungswachstum und die ringförmige Ausbreitung der Stadt befürchtet. Daher beschloss der Wiener Gemeinderat die Errichtung öffentlicher Grünflächen und die Erhaltung eines Wald- und Wiesengürtels um Wien.

In Europa, aber auch in anderen Teilen der Welt gewann der Prozess der flächenmäßigen Ausdehnung der Städte ins Umland im Verlauf des 20.

⁶ Eine Annäherung an den Begriff der europäischen Stadt sowie einen grundlegenden Überblick über ihre Entwicklung bietet der Beitrag von Dieter Hassenpflug, Die europäische Stadt als Erinnerung, Leitbild und Fiktion. In: Dieter Hassenpflug (Hg.), Die europäische Stadt – Mythos und Wirklichkeit (Region – Nation – Europa 4), Münster 2000. S. 11-47.

⁷ Markus Hesse/Stefan Schmitz, Stadtentwicklung im Zeichen von „Auflösung“ und Nachhaltigkeit. In: Informationen zur Raumentwicklung 7/8 1998 S. 435-453. S. 435.

⁸ Bertrand Michael Buchmann, Dynamik des Städtebaus. In: Peter Csendes/Ferdinand Opll (Hg.), Wien. Geschichte einer Stadt. Bd. 3: Von 1790 bis zur Gegenwart. Wien – Köln – Weimar 2006. S. 47-80. S. 47 ff.

Jahrhunderts stark an Dynamik. Diese Entwicklung betraf sämtliche industrialisierten Staaten und setzte in den USA bereits vor dem Zweiten Weltkrieg ein, in den europäischen Städten etwa mit Beginn der 50er Jahre des 20. Jahrhunderts. Dieser Prozess der flächenmäßigen Ausdehnung der Stadt, der als Stadterweiterung oder *Suburbanisierung* bezeichnet wird, war durch verschiedene Faktoren bedingt. Eine wesentliche Ursache lag im Bereich der gesellschaftlichen Entwicklung: mit dem zunehmendem Wohlstand breiter Gesellschaftsschichten stieg auch die Tendenz, die ursprünglichen, dicht besiedelten Wohngebiete im innerstädtischen Bereich zu verlassen und in eine gesunde, ruhige, grüne Wohngegend am Stadtrand zu ziehen. Zunächst erfolgte die Ausdehnung der Städte hauptsächlich entlang der Trassen öffentlicher Verkehrsmittel, die zunehmende Verfügbarkeit von privaten Kraftfahrzeugen machte später die Erschließung völlig neuer Wohngebiete im städtischen Umland möglich. Den Stadtbewohnern wurde es damit möglich, ihre beengten Wohnverhältnisse im Stadtzentrum aufzugeben und in ruhige, im Grünen gelegene Neubauten zu übersiedeln. Das höhere Platzangebot und die billigeren Baugründe an der Peripherie stellten weitere Vorteile dar, so dass es zu einer starken Abwanderung der Wohnbevölkerung aus den Stadtzentren kam. In vielen Fällen wurde die Übersiedlung an den Stadtrand durch staatliche Förderungen, z. B. für junge Familien, unterstützt. Die Stadt Wien errichtete etwa seit den 60er Jahren zahlreiche kommunale Wohnbauten vornehmlich am südlichen und östlichen Stadtrand Wiens.⁹

Mit der starken Entwicklung des Dienstleistungssektors kam es zu einer Verdrängung industriell-gewerblicher Betriebe aus dem innerstädtischen Bereich und zur Entstehung neuer peripherer Industrie- und Gewerbegebiete. Gleichzeitig entwickelten sich die Innenstädte verstärkt zu Geschäfts- und Verwaltungszentren. Diese Funktionstrennung innerhalb der Stadt war mit einigen negativen Begleiterscheinungen verbunden, als deren wesentlichste das anwachsende Verkehrsaufkommen zu nennen ist. Als Reaktion auf die Zunahme der Verkehrsströme im Zuge der Massenmotorisierung und der Trennung der städtischen Funktionen forcierte man in vielen europäischen Städten, so auch in Wien, den Straßenbau.

⁹ Vgl. Kapitel 3.3.2. der vorliegenden Arbeit.

Die Konsequenzen des Ausdehnungsprozesses, dem die Städte unterworfen waren, zeigten sich in Amerika bereits in den Jahren nach dem Zweiten Weltkrieg und begannen sich seit den 70er Jahren auch in Europa zu manifestieren. Die Umlandgemeinden großer Städte nahmen rasch an Bevölkerung zu, während in den Kernstädten ein kontinuierlicher Schrumpfungsprozess feststellbar war. Dieses Phänomen der Abnahme der innerstädtischen Gesamtbevölkerung wird als *Desurbanisierung* bezeichnet.

Im Zuge der *Desurbanisierung* kam es häufig zum Stadtverfall oder *urban decay*, einer Entwicklung, von der sowohl die Kernstädte großer Städte als auch Kleinstädte betroffen waren. Stadtverfall wurde in den Jahren nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs, die von gestiegener politischer Stabilität und wirtschaftlich gesicherten Verhältnissen auch für breite Gesellschaftsschichten gekennzeichnet waren, zu einem entscheidenden Kennzeichen der Entwicklung vieler amerikanischer und später auch europäischer Städte. Architekten und Stadtplaner wie Victor Gruen zeigten diesen Prozess des Niedergangs der Kernstädte bereits wenige Jahre nach Kriegsende auf. Später versuchte die öffentliche Hand in zunehmendem Maße durch gezielte Maßnahmen der Stadterneuerung dem Stadtverfall entgegen zu wirken.¹⁰

Während Desurbanisierungstendenzen und Stadtverfall in vielen amerikanischen Städten bis zur Gegenwart andauern, gelang es vielerorts in Europa – unter anderem in Wien – diesem Prozess durch Sanierungsmaßnahmen¹¹, mittels derer die Lebensqualität in den Zentren wieder verbessert werden konnte, entgegen zu treten, so dass es zu einer Wiederbelebung der Kernstädte, zum Wachstum der Bevölkerung, d. h. zur *Reurbanisierung* kam.

Zusammenfassend kann gesagt werden, dass die moderne Stadtentwicklung bis zur Gegenwart von den komplementären Prozessen Stadterweiterung und

¹⁰ In Wien zeigte sich dieses Umdenken seit den beginnenden 80er Jahren in Form eines Abgehens von der Politik großer Stadterweiterungsprojekte an der städtischen Peripherie. Das Thema „Stadterneuerung“ gewann zunehmend an Bedeutung gegenüber der in den vorangegangenen Jahrzehnten dominierenden „Stadterweiterung“. Vgl. dazu Dietmar Steiner, Wohnbau in Wien. In: Stadtplanung Wien, Magistratsabteilung 18 und Magistratsabteilung 19/Architekturzentrum Wien (Hg.): Architektur Wien: 500 Bauten. Wien 1997. S. 29-31.

¹¹ In Wien kam es im Zuge der „sanften Stadterneuerung“ seit den beginnenden 1970er Jahren zur qualitativen Verbesserung der zahlreichen Substandardwohnungen durch die Einleitung von fließendem Wasser, den Einbau von Bädern und WCs, die Errichtung von Zentralheizungen sowie die Zusammenlegung von Kleinstwohnungen. Vgl. Gottfried Pirhofer/Kurt Stimmer, Pläne für Wien. Theorie und Praxis der Wiener Stadtplanung von 1945-2005 [2005] S. 86 ff.

Stadterneuerung geprägt ist, die von verschiedensten politischen, technischen, ökonomischen, sozialen und städtebaulichen Faktoren bestimmt werden.¹²

¹² Elisabeth Lichtenberger, Stadtverfall und Stadterneuerung (= Beiträge zur Stadt- und Regionalforschung 10) Wien 1990 S. 14-18.

3. Die urbane Entwicklung Wiens im 20. Jahrhundert

3. 1. Wien vor 1945

Für Wien lässt sich nach dem Modell der Phasen der Stadtentwicklung eine Phase verstärkter Urbanisierung feststellen, die um die Mitte des 19. Jahrhunderts einsetzte und bis 1914 andauerte.¹³

Die Voraussetzungen dafür wurden zum Teil bereits im ausgehenden 18. Jahrhundert geschaffen, als es durch die Reformmaßnahmen Kaiser Josephs II zu Veränderungsprozessen kam, die die urbane Entwicklung Wiens entscheidend prägten. Durch die Auflassung zahlreicher Klöster und die Aufgabe innerstädtischer Friedhöfe¹⁴ entstanden neue Bauplätze innerhalb der Stadt. Mit wirtschaftspolitischen Maßnahmen wurde die Ansiedlung von Produktions- und Handelsbetrieben in Wien gefördert; gleichzeitig stieg die Nachfrage nach Wohnungen stark an.

Im Zeitalter der beginnenden Industrialisierung kam es zu einem starken Zustrom an Arbeitskräften, die sich hauptsächlich in den Vororten Wiens ansiedelten. Diese Entwicklung erklärt sich durch den Umstand, dass die Lebenshaltungskosten in den innerhalb des Linienwalls – des heutigen Gürtels – liegenden Vorstädten aufgrund einer stärkeren Steuerbelastung höher waren als in den Vororten Wiens.¹⁵ Obwohl versucht wurde, den Zuzug einzudämmen, erfolgte eine starke Zuwanderung aus den verschiedenen Teilen der Monarchie nach Wien, wodurch sich die Wohnungsnot verschärfte.

Zur besseren Kontrolle der städtebaulichen Entwicklung wurde 1835 das Wiener Stadtbauamt geschaffen, dessen Aufgabe die Vereinheitlichung der Bauordnung und die Kontrolle der Einhaltung der Bauvorschriften war. Neubauten sollten nunmehr einheitlichen Regeln unterliegen; die Verbauung freier Flächen sollte

¹³ Dazu ausführlich Marcus Denk, *Zerstörung als Chance? Städtebauliche Grundlinien, Leitbilder und Projekte in Wien 1945-58*. Duisburg – Köln 2008. S. 20 ff., sowie Wolfgang Maderthaner, *Von der Zeit um 1860 bis zum Jahr 1945*. In: Peter Csendes/Ferdinand Opll (Hg.), *Wien. Geschichte einer Stadt*. Bd. 3: Von 1790 bis zur Gegenwart. Wien – Köln – Weimar 2006. S. 175 ff.

¹⁴ Joseph II verfügte 1783 die Auflösung sämtlicher innerhalb des 1704 angelegten Linienwalls, an ihrer Stelle wurden in den Vororten außerhalb des Linienwalls neue Friedhöfe angelegt.

¹⁵ Der Linienwall stellte seit jeher eine Zoll- und Mautgrenze dar. Im Jahre 1829 wurde in den innerhalb des Linienwalls liegenden Vorstädten eine Verzehrungssteuer auf Konsumgüter eingeführt, die das Leben in den Vorstädten verteuerte. Aus Kostengründen siedelten sich die Arbeiter daher bevorzugt in den außerhalb des Linienwalls gelegenen Vororten an, in denen diese Steuer nicht eingehoben wurde. Vgl. dazu Bertrand Michael Buchmann, *Die Epoche vom Ende des 18. Jahrhunderts bis um 1860. Wirtschaft und Finanzen*. In: Peter Csendes/Ferdinand Opll (Hg.), *Wien. Geschichte einer Stadt*. Bd. 3: Von 1790 bis zur Gegenwart. Wien – Köln – Weimar 2006. S. 129-147; zur „Allgemeinen Verzehrungssteuer“ besonders S. 139 f.

rasterförmig erfolgen.¹⁶ Mit der Abschaffung der Grundherrschaft im Jahre 1848 erweiterten sich die Möglichkeiten privater Grundeigentümer, die nun mit keiner Instanz außer den Baubehörden zu tun hatten; durch die zunehmende private Bautätigkeit entstanden neue Aufgaben für Architekten.

Im Zuge der ersten Stadterweiterung kam es 1850 zur Eingemeindung der Vorstädte, 1857 wurde von Kaiser Franz Joseph I. der Abbruch der alten Befestigungsanlagen rund um die Wiener Innenstadt angeordnet. In den folgenden Jahren erfolgten umfangreiche bauliche Veränderungen im Zuge der Anlage der Ringstraße, der Straße entlang des Donaukanals sowie der Verbauung der angrenzenden Grundstücke. Die Durchführung dieses Projekts wurde dem vom Kaiser neu gegründeten und dem Innenministerium unterstellten Stadterweiterungsfonds übertragen, der die neu entstandenen Baugründe parzellenweise verkaufen sollte. Mit dem Verkaufserlös sollte der Bau der geplanten öffentlichen Gebäude – Oper, Burgtheater, Parlament, Museen, Kasernen, Kriegsministerium – finanziert werden. Die Stadt Wien war für den Aufbau der notwendigen Infrastruktur verantwortlich.¹⁷ Für die Gesamtplanung des Ringstraßenbereiches wurde ein Wettbewerb ausgeschrieben, aus dem mehrere Projekte als Preisträger hervorgingen.¹⁸ Die ausgezeichneten Projekte wurden vom Baudepartement des Innenministeriums in einem neuen Plan verarbeitet.¹⁹ Ein weiteres wesentliches Projekt der Gründerzeit stellte die Regulierung der Donau dar. Um dem immer wieder auftretenden Hochwasser der Donau entgegen zu wirken, begann man 1862 mit ersten Regulierungsmaßnahmen. 1867 wurde zur Koordinierung dieser Arbeiten die Donauregulierungskommission gegründet. In

¹⁶ Diese Maßnahmen prägten die Verbauung in den Wiener Bezirken innerhalb des Gürtels; die Rasterverbauung ist noch heute in Teilen dieser Bezirke erkennbar, wie z. B. im Karolinenviertel im 4. Bezirk und im 8. Bezirk im Gebiet um den Albert- und den Bennisplatz.

¹⁷ Die Durchführung dieser Infrastrukturmaßnahmen, zu denen die Errichtung von Kanalisation, Wasserversorgung, Gas- und Stromleitungen, der Straßenbau und die Einrichtung einer Straßenbeleuchtung zählten, führte aufgrund der hohen Kosten zu einer starken Verschuldung der Stadt Wien.

¹⁸ Als die besten Projekte wurden die Arbeiten von Ludwig Förster, Friedrich Stache, sowie Eduard van der Nüll und August Sicard von Sicardsburg, Martin Kink und Peter J. Lenné prämiert. Vgl. dazu ausführlich Manfred Wehdorn, *Die Bautechnik der Wiener Ringstraße. Die Wiener Ringstraße. Bild einer Epoche. Die Erweiterung der Inneren Stadt Wien unter Kaiser Franz Joseph*. Hg. v. Renate Wagner-Rieger. Bd. 11. Wiesbaden 1979. S. 2 ff.

¹⁹ Dieser Plan wurde allerdings von vielen Seiten kritisiert, u. a. von Camillo Sitte (*Der Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen*, Wien 1889). Sitte kritisierte einerseits die überdimensionalen Plätze und die mangelnde Integration der monumentalen öffentlichen Gebäude, andererseits aber auch die zu geringe Rücksichtnahme auf gewachsene bauliche Strukturen. Sittes Ideen fanden in Wien lange Zeit keine Anerkennung, wurden jedoch im 20. Jahrhundert im Wohnbau des Roten Wien wieder aufgenommen, z.B. beim Bau des Sandeithofes in Ottakring 1924-28, einem Bau mit eigener urbaner Qualität. Sittes Ansichten, besonders jene über die Bedeutung des öffentlichen Raumes, hatten auch wesentlichen Einfluss auf Victor Gruens städtebauliche Konzepte.

den Jahren 1869-75 wurde ein neues Bett für den Hauptstrom der Donau gegraben und ein Überschwemmungsgebiet angelegt, wodurch die beiden Donauufer städtebaulich noch stärker als bisher getrennt wurden.

Die letzten Jahrzehnte des 19. Jahrhunderts waren von einem Industrialisierungsschub gekennzeichnet, der in Wien zu einem starken Bevölkerungswachstum führte.²⁰ In zahlreichen Bezirken entstanden neue Wohn- und Industriegebiete. Die Ansiedlung der Wohnbevölkerung und der Wirtschaftsbetriebe erfolgte aber nicht gleichmäßig, sondern es bildeten sich unterschiedliche Schwerpunkte aus, die die räumliche Gliederung der Stadt prägten.²¹ Da der Wohnbau der so genannten „Gründerzeit“ privat organisiert war und Spekulanten einen starken Einfluss ausübten, verlief die Entwicklung in den verschiedenen Stadträumen kaum geplant und wenig kontrolliert, so dass es zur Ausbildung und Verfestigung sozialer Differenzen kam.²²

Die Wiener Innenstadt bildete sich zu einem Verwaltungszentrum mit vorwiegend hochwertigen Nutzungsformen aus. Im Zuge dieses Prozesses erfolgte seit den 1880er Jahren die Verdrängung der Wohnfunktion aus der Innenstadt in die Vorstädte und Vororte. Sowohl in den Vorstädten, die sich zum Wohngebiet des Mittelstandes entwickelten, stärker jedoch noch in den Vororten führte dies zu einem starken Bevölkerungsanstieg. Im Rahmen der zweiten Wiener Stadterweiterung kam es 1892 zur Eingemeindung der Vororte; 1894 wurde mit dem Abbruch des ehemaligen Linienwalls und der Anlage des Gürtels begonnen.²³ Im Rahmen der dynamisch verlaufenden Industrialisierung entstanden in den 1890er Jahren zahlreiche neue Industriegebiete, vor allem im heutigen 20. und 21. Bezirk sowie im 2., 3., 10. und 11. Bezirk. Bisher in der Innenstadt angesiedelte Industrien wanderten in die neuen Industriegebiete ab.²⁴

²⁰ Zwischen 1869 und 1910 stieg die Einwohnerzahl Wiens von 890 000 auf knapp über 2 Millionen. Vgl. dazu Wolfgang Maderthaner, Von der Zeit um 1860 bis zum Jahr 1945. Metropole. In: Peter Csendes/Ferdinand Opll (Hg.), Wien. Geschichte einer Stadt. Bd. 3: Von 1790 bis zur Gegenwart. Wien – Köln – Weimar 2006. S. 175-248, besonders S. 177 f., sowie Peter Eigner/Andreas Resch, Die wirtschaftliche Entwicklung Wiens im 20. Jahrhundert. In: Franz X. Eder/Peter Eigner/Andreas Resch/Andreas Weigl, Wien im 20. Jahrhundert. Wirtschaft, Bevölkerung, Konsum (= Querschnitte 12). Innsbruck – Wien – München – Bozen 2003. S. 8-140. S. 9.

²¹ Eigner/Resch, Wirtschaftliche Entwicklung S. 34.

²² Der 1893 beschlossene Bauzonenplan, der die jeweiligen Gebäudehöhen und Geschoßzahlen in insgesamt vier Bauzonen festlegte, zementierte diese Verhältnisse.

²³ Verein für Geschichte der Stadt Wien [Hg.], Die städtebauliche Entwicklung Wiens bis 1945. Katalog zur Ausstellung der Geschäftsgruppe Stadtplanung und des Wiener Stadt und Landesarchivs Messepalast Halle P 6. Dezember 1978 bis 30. April 1979. Wien [1979] S. 20 f.

²⁴ Eigner/Resch, Wirtschaftliche Entwicklung S. 34 f.

Die letzten Jahrzehnte des 19. Jahrhunderts waren von einer Fülle baulicher und infrastruktureller Maßnahmen gekennzeichnet, zu denen der Eisenbahn- und Straßenbahnbau, der Bau der Wasserleitung, der Ausbau der Kanalisation und die Wienflussregulierung zählten. 1892 wurde ein Wettbewerb zur Erarbeitung der Grundlagen eines Generalregulierungsplanes vom Wiener Gemeinderat ausgeschrieben. Die beiden Preisträger, Otto Wagner und Joseph Stübben, entwickelten zwei gegensätzliche Konzepte: Wagners Konzept sah – in Anlehnung an die Umgestaltung von Paris unter Baron Haussmann – die Anlage großer Plätze und breiter, gerader Straßen vor; Stübben, der den Ideen Camillo Sittes nahe stand, entwarf ein Planungskonzept mit kleinräumigeren Strukturen unter Berücksichtigung der natürlichen Gegebenheiten.²⁵ Aus beiden Konzepten sollte vom städtischen Bauamt ein neuer Generalregulierungsplan erarbeitet werden.²⁶ Es kamen aber lediglich Detailplanungen zustande, von denen nur einige wenige realisiert wurden. Wichtige Schritte waren allerdings der Ausbau der Infrastruktur sowie die Unterschutzstellung des Wienerwaldes im Jahr 1905.

Im Rahmen einer weiteren Stadterweiterung wurde 1904 das neue Industriezentrum Floridsdorf eingemeindet, 1910 und 1912 erfolgte eine weitere ringförmige Erweiterung Wiens nach Norden und Nordosten.²⁷ Auf diese Phase der Urbanisierung Wiens vor 1914 folgte, was die räumliche Expansion betraf, eine Phase der Stagnation in der Zwischenkriegszeit. Nach dem Ausbau der technischen und sozialen Infrastruktur verlagerte sich der Schwerpunkt nach 1918 auf den sozialen Wohnbau.

Das Jahr 1918 stellte eine deutliche Zäsur in der Entwicklung Wiens dar. Im Zuge der Auflösung der Habsburgermonarchie nach dem Ende des Ersten Weltkriegs verlor Wien seine Position als Metropole; der bestehende Verwaltungsapparat erwies sich nunmehr als überdimensioniert. Die österreichische Wirtschaft erlebte in den ersten Jahren nach 1918 eine schwere Krisenzeit, da die Anpassung des gesamten Handels und der Industrie an die neuen Gegebenheiten große Schwierigkeiten bereitete. Daher stellte die gesamte Zwischenkriegszeit in wirtschaftlicher Hinsicht eine Phase der Stagnation dar.²⁸

²⁵ Die städtebauliche Entwicklung Wiens S. 24 f.

²⁶ Der neue Generalregulierungsplan sollte die Entwicklung Wiens bis zum Jahre 1940 berücksichtigen, wobei von einer prognostizierten Einwohnerzahl von 4 Millionen Menschen ausgegangen wurde.

²⁷ Eigner/Resch, Wirtschaftliche Entwicklung S. 36.

²⁸ Ebd. S. 10.

Die Konsequenzen des Ersten Weltkriegs waren auch demographischer Natur. Nach dem Zerfall der Habsburgermonarchie kam es zu einem starken Bevölkerungsverlust in Wien, da zahlreiche Bewohner Wiens in ihre ursprünglichen Heimatländer, die nunmehrigen Nachfolgestaaten, abwanderten.²⁹

Im Mai 1919 erreichte die Sozialdemokratische Partei bei der Wiener Gemeinderatswahl die absolute Mehrheit. 1922 erfolgte die Trennung von Niederösterreich, Wien wurde damit zu einem eigenständigen Bundesland.

Die Übernahme der Wiener Stadtverwaltung durch die Sozialdemokratie stellte die Grundlage für das breit angelegte Reformprogramm des „Roten Wien“ dar, das auf den gesellschafts- und wirtschaftspolitischen Zielen der Sozialdemokratie beruhte.³⁰ Diese Entwicklung führte allerdings zu politischen Spannungen zwischen Wien und den konservativ geprägten Bundesländern.

Die sozialdemokratische Wiener Stadtregierung bemühte sich um Lösungen für die gravierenden wirtschaftlichen und vor allem sozialen Probleme, zu denen die Ereignisse des Ersten Weltkriegs und der Zerfall der Habsburgermonarchie geführt hatten. In diesem Zusammenhang wurde der soziale Wohnbau zu einem der wesentlichsten Anliegen der Stadt Wien.³¹ Der kommunale Wohnbau war in den ersten Jahren nach Kriegsende allerdings noch von Sparmaßnahmen und Provisorien gekennzeichnet; man nützte anfangs frei gewordene Militärbauwerke für die Errichtung von Wohnungen. Mit der Einführung der Wohnbausteuer im Jahre 1923 – bei gleichzeitiger Konsolidierung der Währung – begann jedoch eine organisierte Wohnbautätigkeit in größerem Maßstab. Die Stadt Wien widmete sich dem Ankauf günstiger Baugründe, die für die Anlage von Gemeindebauten geeignet waren. Die meisten kommunalen Wohnbauprojekte entstanden am Rand

²⁹ Hans Bobek/Elisabeth Lichtenberger, Wien. Bauliche Gestalt und Entwicklung seit der Mitte des 19. Jahrhunderts. Wien – Köln 1978. S. 129.

³⁰ Einen Überblick dazu bietet der Beitrag von Wolfgang Maderthaner, Antizipatorischer Sozialismus. In: Peter Csandes/Ferdinand Opll (Hg.), Wien. Geschichte einer Stadt. Bd. 3: Von 1790 bis zur Gegenwart. Wien – Köln – Weimar 2006. S. 361-427.

³¹ „Die Stellung der Gemeinde Wien zum Wohnungsbau erfuhr durch die Übernahme der Verwaltung durch eine sozialdemokratische Mehrheit einen grundlegenden Wandel gegenüber der Vorkriegszeit. Der Wohnungsbau wurde zum Programmpunkt Nr. 1, hinter dem alle anderen öffentlichen Bauvorhaben zurücktraten. [...] Die neue Baupolitik der Gemeinde kann nur aus der sozialistischen Ideenwelt verstanden werden. In diesem Sinne wurde der Wohnungsbau zum ‚Gemeinzwirk‘ erhoben und die Wohnung als ein Sozialprodukt deklariert, das nach Notwendigkeit allen zur Verfügung gestellt werden müsse. Ferner wurde der Wohnungsbau als ‚Mittel des sozialen Ausgleichs‘ erklärt und konnte daher aus den Steuern aller getragen werden.“ Bobek/Lichtenberger, Wien. Bauliche Gestalt S. 137.

des geschlossenen Stadtkerns.³² Aus Kostengründen entschied man sich für den Hochbau, so dass hauptsächlich große, drei- bis fünfstöckige Wohnanlagen mit Grünflächen im Inneren entstanden, wie der Sandeleitenhof in Ottakring und der Karl-Marx-Hof in Heiligenstadt. Mit diesen Großbauten wurde das bisherige Rasterschema des Straßennetzes bewusst durchbrochen. Bis 1934 wurden von der Gemeinde Wien insgesamt 63.071 Wohnungen errichtet.³³ Diese Wohnbaupolitik der Stadt Wien wurde nach 1934 im Ständestaat nicht fortgesetzt. Eine private Wohnbautätigkeit hatte bereits unmittelbar nach dem Ende des Ersten Weltkriegs eingesetzt. Aufgrund der hohen Zahl von Arbeitslosen und Obdachlosen entstand eine spontane Siedlerbewegung: Brach liegende Gründe wurden in Besitz genommen und in oft einfachster Weise verbaut. Diese private Siedlungswelle, die besonders die Jahre vor dem Beginn des Wiener Wohnbauprogramms 1924 kennzeichnete, wurde vor allem von Angehörigen der Unterschicht getragen und erfolgte in städtischen Randbereichen, wobei es auch zu illegaler Grundstücksokkupation in Form von „wilden Siedlungen“ kam. Mit der Einrichtung des Siedlungsamtes³⁴ im Jahre 1921 und durch den Zusammenschluss von Siedlergenossenschaften versuchte die Stadt Wien, die Siedlungsbewegung zu kanalisieren.³⁵ Es kam jedoch häufig zu Problemen im Zusammenhang mit der Bauordnung sowie mit der Finanzierung der Bauvorhaben. Die Gemeinde Wien unterstützte den von den Siedlungsgenossenschaften getragenen Wohnungsbau von 1921 bis 1926 durch

³² „Die Gemeindebauten waren keineswegs gleichmäßig über den lückenhaften Stadtrand verteilt, sondern schlossen in erster Linie an die Arbeiterbezirke der Gründerzeit an. Daher befanden sich die Schwerpunkte der kommunalen Bautätigkeit am Südrand in Favoriten und Simmering, im Norden in der Brigittenau und in Floridsdorf und am westlichen Stadtrand von Meidling bis Ottakring; spärlich hingegen blieben die Kommunalbauten im Anschluß an die Mittelstandsviertel im Nordwesten (Währing, Döbling) und Südwesten (Hietzing).“ Ebd. S. 144.

³³ Die gesetzliche Grundlage für die neue kommunale Bodenpolitik bildete das bereits 1912 in Kraft getretene Baurechtsgesetz. Der Wiener Gemeinderat fasste den Beschluss zur Ausweitung des kommunalen Grundbesitzes. Durch günstige Grundkäufe konnte die Stadt Wien ihren Grundbesitz in den Jahren nach dem Ersten Weltkrieg in entscheidendem Maß vergrößern. Ebd. S. 137-139.

³⁴ Das Siedlungsamt, eine selbständige Magistratsabteilung, als dessen Chefarchitekt Adolf Loos kurzzeitig fungierte, befasste sich mit detaillierten Planungen, zum Beispiel für die Siedlung Friedensstadt in Hietzing.

³⁵ „Angeregt von schon älteren Vorläufern [...] und der englischen Gartenstadtidee, entstanden nach dem Kriege in Wien in kurzer Zeit etwa 60 Genossenschaften mit rund doppelt so vielen Siedlungsgruppen. Die allgemeine Verwirrung unmittelbar nach dem Kriege löste Versuche der Selbsthilfe aus und förderte damit eine Flut von Vereinsgründungen und ein ausgesprochenes Durcheinander und Nebeneinander der Verbände. [...] Erst 1928 gelang der Zusammenschluß der Siedlungsgenossenschaften und der schon älteren, bereits 1915 in einem Reichsverband vereinigten gemeinnützigen Baugenossenschaften zum Zentralverband der gemeinnützigen Bauvereinigungen Österreichs, somit also zu einem Zeitpunkt, als der Höhepunkt des genossenschaftlichen Bauens schon vorüber war. 1929 bestanden in Wien 89 Baugenossenschaften und ähnliche Gesellschaften, von denen aber nur die Hälfte (43) dem Zentralverband angehörte.“ Ebd. S. 139.

Kredite; danach musste die genossenschaftliche Bautätigkeit aus Kapitalmangel größtenteils eingestellt werden.³⁶

Die Krisenzeit der 1930er Jahre war dann von einer zweiten Welle der wilden Siedlungen geprägt, die besonders im Wiener Umland erfolgte. Mit der Schaffung eines allerdings notdürftigen Eigenheimes im Grünen aufgrund eigener Initiative versuchten Teile der Bevölkerung ihre durch die stark ansteigende Arbeitslosigkeit bedingte Notlage auszugleichen.³⁷

Bei der Verbauung der Randgebiete Wiens und des angrenzenden Umlandes entwickelten sich höchst unterschiedliche Bau- und Siedlungstypen.³⁸ Die Bautätigkeit der Zwischenkriegszeit bewirkte strukturelle Veränderungen an der Wiener Peripherie und begründete deren zukünftige Gliederung.³⁹

Mit dem „Anschluss“ Österreichs an das Deutsche Reich erfolgte nicht nur eine Veränderung der rechtlichen Stellung Wiens, sondern es kam auch zu massiven wirtschaftlichen und demographischen Veränderungsprozessen, da die Nationalsozialisten die Kontrolle über wichtige Bereiche der Wirtschaft übernahmen. Zahlreiche Unternehmen wurden im Zuge der so genannten „Arisierung“ ihren bisherigen Besitzern zwangsweise entzogen und entweder geschlossen oder an neue, „arische“ Besitzer übergeben.⁴⁰ Die Emigration bzw. die Deportation der jüdischen Bevölkerung einerseits sowie eine Geburtenwelle zwischen 1939 und 1944 andererseits führten zu einer strukturellen Veränderung der Wiener Bevölkerung.

Auf dem Gebiet der Stadtplanung standen nach der Machtübernahme der Nationalsozialisten 1938 spektakuläre Maßnahmen im Vordergrund. Wien sollte „an die Donau“ gebracht werden, eine grundlegende Umgestaltung des 2. Bezirks

³⁶ „Von 1921 bis 1926 konnten sie [= die Genossenschaften, B.M.] auf dem Wiener Stadtgebiet mit städtischer Kredithilfe 3028 Einfamilienhäuser errichten, wobei die Gemeinde auch den weitaus größten Teil der verbauten Fläche, nämlich 118,3 von 128,8 ha, im Baurecht zur Verfügung stellte. Ab 1926 änderte sich jedoch die positive Haltung der Gemeinde gegenüber den Genossenschaften. Diese konnten daher wegen Kapitalmangels keine größeren Bauvorhaben mehr bewältigen und mußten ihre Bautätigkeit zum Großteil einstellen. Der kommunale Wohnbau beherrschte das Feld.“ Bobek/Lichtenberger, Wien. Bauliche Gestalt S. 141.

³⁷ „Entsprechend dem Auf und Ab der wirtschaftlichen Entwicklung lassen sich zwei mit den wirtschaftlichen Depressionen zusammenfallende Hauptwellen der wilden Siedlung beobachten. Die erste, in den unmittelbaren Nachkriegsjahren, stand noch im Zusammenhang mit der Entwicklung des Kleingartenwesens und der Okkupation des Aulandes. Die zweite, durch die schwere Arbeitslosigkeit der Dreißigerjahre verursachte Siedlungsbewegung wich zum überwiegenden Teil schon über die Stadtgrenze von Wien auf die Gemarkungen der anrainenden niederösterreichischen Dörfer aus.“ Ebd. S. 156

³⁸ Ein ausführlicher Überblick dazu findet sich ebd. S. 148-161.

³⁹ Ebd. S. 164.

⁴⁰ Eigner/Resch, Wirtschaftliche Entwicklung S. 11 f.

sowie die Errichtung einer „Wohnstadt Nord“ im 21. Bezirk waren geplant. Diese Pläne wurden allerdings nie realisiert.⁴¹ Im Zuge der Stadterweiterung Wiens im Herbst 1938 kam es zur Eingemeindung zahlreicher Umlandgemeinden.

In den Kriegsjahren erfolgte ein Ausbau der Rüstungsindustrie; im Bereich des Wohnbaus kam es hingegen durch die Kriegsergebnisse zur Umkehrung der positiven Entwicklungen der Vorkriegszeit. Die Wiener Stadtplanung war insgesamt von entscheidenden Veränderungen betroffen, da viele Mitarbeiter entlassen oder zur Wehrmacht eingezogen wurden. Im Jahr 1942 erfolgte die Auflösung wichtiger Stadtplanungsabteilungen, nachdem bereits zuvor wichtige Planungsaufgaben von deutschen Firmen übernommen worden waren.⁴²

3. 2. Die Entwicklung Wiens nach dem Zweiten Weltkrieg

Am 18. April 1945 wurde Theodor Körner von der sowjetischen Militärkommandantur zum provisorischen Bürgermeister von Wien bestellt. Die Parteien der SPÖ, ÖVP und KPÖ einigten sich in der Frage der Bildung einer provisorischen Stadtverwaltung. Bei den im November 1945 abgehaltenen Wiener Gemeinderatswahlen erlangte die SPÖ die absolute Mehrheit.

Der Einfluss der Alliierten blieb aber für die weitere Entwicklung Wiens bestimmend. Im Juli 1945 wurde die Stadt unter den alliierten Mächten in vier Besatzungszonen aufgeteilt. Die wirtschaftliche Entwicklung verlief in der Folgezeit in den von den Westmächten kontrollierten Zonen völlig unterschiedlich von der Entwicklung in der sowjetischen Besatzungszone.⁴³ Die Teilung zwischen den von den Westmächten kontrollierten Gebieten und dem unter sowjetischen Einfluss stehenden Ostösterreich wirkte sich auf die weitere wirtschaftliche Entwicklung Wiens aus, da wegen der unsicheren Situation viele Betriebe aus Wien in die westlichen, nicht von den Sowjets kontrollierten Bundesländer verlagert wurden. Zu einer Abschwächung des Einflusses der Alliierten kam es erst zu Beginn der 1950er Jahre.

⁴¹ Ebd. S. 37.

⁴² Pirhofer/Stimmer, Pläne für Wien S. 25.

⁴³ „Die Stadt war in vier Besatzungszonen aufgeteilt, von denen die Brigittenau (XX), das linke Donauufer (XXI, Floridsdorf) und der südliche Sektor (IV, Wieden, X, Favoriten) wegen der russischen Besetzung wirtschaftlich ins Hintertreffen gerieten. Die gerade in diesen Stadtteilen zahlreich vorhandenen Betriebe deutschen Eigentums wurden als Kriegsbeutegut (nach dem Potsdamer Abkommen) in russische Verwaltung (USIA) übernommen. Investitionen fanden an den verbliebenen österreichischen Betrieben so gut wie gar nicht statt. Dies galt auch für die Industrie des Wiener Beckens, die gleichfalls in der russischen Besatzungszone lag.“ Bobek/Lichtenberger, Wien. Bauliche Gestalt S. 164.

3. 2. 1. Der Wiederaufbau in der Nachkriegszeit

Die unmittelbare Zeit nach Kriegsende war von den Zerstörungen des Krieges gekennzeichnet. In der Zeit zwischen September 1944 und März 1945 war es zu insgesamt 55 Bombardements auf Wien gekommen. Zu besonders starken Zerstörungen war es in der Innenstadt im Gebiet um die Staatsoper, am Stephansplatz und in der Kärntner Straße durch einen amerikanischen Angriff am 13. März 1945 gekommen. Dabei wurden der Stephansdom und viele der historischen Bauten entlang der Ringstraße wie das Burgtheater und die Staatsoper stark beschädigt. Während der Kämpfe zwischen den deutschen Truppen und den Alliierten wurden fast alle Gebäude entlang des Kais zerstört; von den Zerstörungen durch die Kampfhandlungen waren besonders der 2. und der 20. Bezirk betroffen.

Von den äußeren Bezirken waren vor allem die westlichen Bezirke sowie der 10. Bezirk in Mitleidenschaft gezogen worden. Insgesamt wurden 41 Prozent aller Gebäude Wiens durch die Kriegereignisse beschädigt. Auch die Infrastruktur war zum Großteil zerstört, wichtige Kommunikations- und Verkehrseinrichtungen vernichtet worden. Die Zerstörungen betrafen ein Viertel der Industrieanlagen sowie alle sieben Wiener Bahnhöfe. Alle Donaubrücken außer der Reichsbrücke waren unbenutzbar, und fast alle Brücken über den Donaukanal sowie sämtliche Eisenbahnbrücken waren von den abziehenden Truppen der Wehrmacht gesprengt worden.⁴⁴ Das Wasserleitungs- und das Kanalnetz waren beschädigt und mussten instandgesetzt werden. Die Gleisanlagen und Oberleitungen der Wiener Verkehrsbetriebe sowie das Wagenmaterial waren zu einem großen Teil zerstört worden.

Auch der Wohnungsbestand war von den Zerstörungen schwer betroffen.⁴⁵ Das Problem der Wohnungsnot war vordringlich, da zehntausende Personen, die durch die Kriegereignisse ihre Wohnungen verloren hatten, sowie Heimkehrer, Flüchtlinge und Vertriebene nach Wohnungen suchten.

Mit dem Problem der Wohnungsnot war der sozialdemokratische Stadtrat für das Wohnungswesen, Felix Slavik, konfrontiert. Als eine der ersten Maßnahmen der

⁴⁴ Rudolf Zunke, Wiener Stadtplanung in der Wiederaufbauära nach dem Zweiten Weltkrieg. Phil. Diplomarbeit, Wien 1993, S. 11 ff. sowie Eigner/Resch, Wirtschaftliche Entwicklung S. 12.

⁴⁵ „Über 46.800 Gebäude waren in Wien beschädigt oder zerstört worden. 86.875 Wohnungen (rund 13 Prozent des Wiener Wohnungsbestandes) waren unbenutzbar, 36.800 davon komplett vernichtet. Rund 270.000 Wienerinnen und Wiener hatten ihr Heim verloren.“ Eigner/Resch, Wirtschaftliche Entwicklung S. 12.

provisorischen Wiener Stadtverwaltung wurde das Wohnungswesen amtlich geregelt. Da es notwendig war, möglichst rasch für neuen Wohnraum zu sorgen, konzentrierte man sich zunächst auf die Sanierung beschädigter Wohnungen. Der Mangel an Baumaterial, Werkzeugen, Arbeitskräften und Transportmitteln erschwerte die notwendige Instandsetzung der beschädigten Wohnungen, Industrieanlagen und Kulturbauten.⁴⁶

Mit Hilfe der sowjetischen Besatzungsmacht konnte sowohl die provisorische Instandsetzung der Brücken als auch die Sprengung einsturzgefährdeter Ruinen in Angriff genommen werden. Auch die anderen Besatzungsmächte, die im September 1945 nach Wien kamen, unterstützten die Stadt Wien bei ihren Sanierungsmaßnahmen. Durch das „Gesetz über die Arbeitspflicht“ für die Wiener Bevölkerung zwischen 14 und 60 Jahren wurde die Freimachung der Verkehrsflächen von Schutt und Müll sichergestellt. Aufgrund des allgemeinen Mangels an Lebensmitteln, Kleidung und Heizmaterial musste eine Zwangsbewirtschaftung mit Bezugskarten eingeführt werden, die erst im Jahre 1953 im Zuge der Besserung der Versorgungslage abgeschafft werden konnte. Auch die Versorgung mit Baumaterialien musste zunächst per Gesetz geregelt werden.

Bereits im Sommer 1945 wurde eine *Enquête für den Wiederaufbau* abgehalten, im Rahmen derer bis Anfang 1946 ein „Sofortprogramm“ für den raschen und zielgerichteten Wiederaufbau Wiens erarbeitet wurde. Im Rahmen dieses „Sofortprogramms“ erfolgten Maßnahmen zur Instandsetzung beschädigter Wohnbauten und Industriebetriebe sowie zur Wiederherstellung wichtiger Verkehrs- und Infrastrukturanlagen.⁴⁷

Die wirtschaftliche Entwicklung Wiens war nicht nur von grundsätzlichen Problemen wie dem Kapitalmangel und der allgemeinen Rohstoffknappheit betroffen, sondern wurde darüber hinaus auch durch die problematischen politischen Rahmenbedingungen behindert.⁴⁸ Dennoch ging die Wiederherstellung der Infrastruktur voran: im September 1945 war die Versorgung mit Wasser, Ende

⁴⁶ „Die ersten baulichen Maßnahmen konzentrierten sich darauf, leichter beschädigte Wohnungen benützbar zu machen und Dächer zu sichern, um weitere Schäden zu verhindern. [...] Die absoluten Zahlen sind aber ernüchternd: 1945 konnten 2.706 schwer beschädigte Wohnungen wieder benützbar gemacht und 7.919 noch bewohnte Wohnungen vor dem Verfall bewahrt werden. Von 8.000 bombengeschädigten Dächern konnten bis Dezember 1945 lediglich 2.000 repariert werden.“ Gustav Bihl, Wien 1945-2005. Eine politische Geschichte. In: Peter Csendes/Ferdinand Opll (Hg.), Wien. Geschichte einer Stadt. Bd. 3: Von 1790 bis zur Gegenwart. Wien – Köln – Weimar 2006. S. 545 – 589. Vgl. besonders S. 585 f.

⁴⁷ Denk, Zerstörung S. 131 ff.

⁴⁸ Ebd. S. 108.

1945 jene mit Strom und im Frühjahr 1946 die Gasversorgung gesichert. Auch der Wiederaufbau des öffentlichen Verkehrs machte bis Ende 1946 große Fortschritte.

3. 2. 2. Der Wohnbau

Obwohl die Sanierung beschädigter Wohnungen zu den zentralen Punkten des „Sofortprogramms“ gehörte, blieb die Zahl der Wohnungssuchenden hoch. Das Wohnungsproblem war unter anderem durch den Umstand bedingt, dass es sich bei einem Großteil der verfügbaren Wohnungen um Substandard-Wohnungen handelte.⁴⁹

Die Gemeinde Wien startete daraufhin ihr „Soziales Schnellbauprogramm“, im Zuge dessen einfache, kostengünstige Wohnungen errichtet wurden. Im Rahmen des Wiener Wohnungsneubauprogramms entstanden zahlreiche kleinere städtische Wohnhausanlagen, wobei in erster Linie nach dem Prinzip der Lückenverbauung vorgegangen wurde. Für den Wiederaufbau war der 1948 eingerichtete „Wohnhauswiederaufbau-Fonds“ von entscheidender Bedeutung: seine Gelder dienten der Neuerrichtung von Wohnungen sowie der Wohnungsverbesserung.⁵⁰

Für die neuen Wohnbauprojekte wurden einerseits freie Baugründe im Stadtkern genutzt; daneben gab es allerdings auch mit größere Projekte außerhalb des dicht verbauten Stadtgebiets. Im August 1947 wurde in Favoriten mit dem Bau der Per-Albin-Hansson-Siedlung, der ersten größeren Wohnhausanlage der Stadt Wien nach 1945, begonnen. Bis 1951 wurden hier nicht nur Wohnungen, sondern auch zahlreiche öffentliche Einrichtungen geschaffen.⁵¹

⁴⁹ „Dazu kam, dass noch 1951 die ‚Bassena-Wohnungen‘ aus der Gründerzeit 77% der Wohnstätten ausmachten. Dabei handelte es sich üblicherweise um Zimmer-Küche-Wohnungen, wobei die Küche nur vom Gang aus belichtet und belüftet wurde und jeweils für mehrere Wohnungen am Gang eine Wasserentnahmestelle (die ‚Bassena‘) und eine gemeinsame Toilette zur Verfügung standen. Fast 20% der bewohnten Wohnungen mussten als gesundheitsgefährdend gelten (im Jahr 1950 rund 117.000 von insgesamt 667.000). In einem Bericht der UNO aus dem Jahr 1949 wurde konstatiert, dass 17% aller Häuser in Wien entweder sanitären Maßstäben nicht entsprachen, überbelegt oder baulich unsicher waren.“ Bihl, Wien 1945-2005 S. 588.

⁵⁰ „Aus den Mitteln des durch ein Bundesgesetz aus dem Jahr 1948 geschaffenen ‚Wohnungswiederaufbau-Fonds‘ wurden bis Ende 1963 in Wien 63.300 Wohnungen neu erbaut und 59.000 in ihrem Bestand gesichert. Viele einstöckige Häuser wurden durch fünf- bis sechsgeschossige Bauten ersetzt; an die Stelle unzähliger Bassena-Wohnungen traten durch den Wiederaufbau mehrräumige Wohnungen mit Badezimmer.“ Ebd. S. 589.

⁵¹ „Das erste Projekt außerhalb des dicht verbauten Stadtgebiets war die Per-Albin-Hansson-Siedlung (West) in Wien-Favoriten ab 1947. Markante innerstädtische Projekte waren zum Beispiel das Hochhaus am Matzleinsdorferplatz (1954-57) und die Wohnhausanlage in Zeilenbauweise in der Vorgartenstraße (1959). Bis 1954 konnten 28 000 Wohnungen (rund 3 000 pro Jahr) errichtet werden, in den Jahren 1954 bis 1959 stieg die Wohnbauleistung auf jährlich 6 000 bis 7 000 Einheiten an.“ Eigner/Resch, Wirtschaftliche Entwicklung S. 41.

Auch umfassende Maßnahmen zur qualitativen Verbesserung bestehender Gemeindewohnungen wurden getroffen. Die durchschnittliche Wohnnutzfläche der Wohnungen erhöhte sich, ab 1950 wurden alle Gemeindewohnungen mit Badezimmer und WC ausgestattet. Auch die Ausstattung der Gemeindewohnungen wurde verbessert.⁵²

Im Rahmen des Wohnbauförderungsgesetzes von 1954 wurde die Errichtung von Wohnungen finanziell unterstützt. Neben dem von der Gemeinde betriebenen Wohnbau waren besonders für den Wiederaufbau innerhalb des geschlossenen Stadtgebietes gemeinnützige Genossenschaften von grundlegender Bedeutung. Die intensive Bautätigkeit führte gegen Ende der 1950er Jahre zu einer Entspannung der Wohnungssituation.

Mit dem Beginn der 1950er Jahre waren die anfänglichen Probleme der Bauwirtschaft überwunden, so dass eine verstärkte Bautätigkeit der Gemeinde Wien möglich war. Die Grundlage der Planungen bildete das *Acht-Punkte-Programm des sozialen Städtebaues*, das der Wiener Gemeinderat 1952 beschlossen hatte. Das Ziel des Programms war die Koordination verschiedener städtebaulicher Maßnahmen unter dem Leitbild des „sozialen Bauens“. Dabei ging es nicht nur um den Bau von Wohnungen, sondern auch um die Errichtung von öffentlichen Einrichtungen – wie Kindergärten, Schulen, Freizeitanlagen – und um die Frage einer entsprechenden Verkehrsplanung. Im Rahmen des *Städtebaulichen Grundkonzeptes für Wien* aus dem Jahr 1961, das die Auflockerung in zu dicht besiedelten und die Verdichtung in zu locker verbauten Stadtteilen vorsah, wurde die Idee einer planmäßigen Schaffung neuer Stadtteile an der Peripherie entwickelt. Daher kam es besonders in den Gebieten am südlichen und östlichen Stadtrand Wiens seit den 1960er Jahren zu einer planmäßigen Stadterweiterung, wobei vornehmlich Wohnblöcke in Montagebauweise auf bisher unverbauten Flächen am Stadtrand, vor allem in den Bezirken Donaustadt, Favoriten, Floridsdorf und Liesing, errichtet wurden.⁵³ In den ausgehenden 1960er und den beginnenden 1970er Jahren erfolgte der Bau von

⁵² „Die Küchen der Gemeindewohnungen erhielten einen Gasherd, eine Doppelabwasch und einen Gasdurchlauferhitzer; in den Wohnräumen wurden Hartholzfußböden, im Vorraum Linoleum verlegt. Jede Wohnung hatte auch einen Abstellraum. Häuser mit vier Stockwerken wurden mit Aufzügen versehen. 1957 wurde das Hochhaus am Matzleinsdorfer Platz fertig gestellt, das erste Gemeindehochhaus Wiens. Als erste städtische Wohnhausanlage war sie mit Zentralheizung und Müllwurfanlage versehen. [...] 1964 wurde Wiens erste Fernwärmeheizung für die Wohnhausanlage Eisenstadtplatz in Favoriten gebaut.“ Bihl, Wien 1945-2005 S. 589.

⁵³ Ebd. S. 590 ff.

Wohnbaugroßprojekten wie der Großfeldsiedlung in Floridsdorf und der Per-Albin-Hansson-Siedlung Ost in Favoriten.

Die Errichtung großer städtischer Wohnhausanlagen an der Peripherie Wiens führte jedoch einerseits zur Abwanderung der Wohnbevölkerung an den Stadtrand, und – bedingt durch die funktionale Trennung der Bereiche Wohnen, Arbeit und Freizeit – zu einem immer stärkeren Verkehrsaufkommen, da zur Bewältigung der größer gewordenen Strecken zwischen Wohn- und Arbeitsort sowie Freizeiteinrichtungen in zunehmendem Maße auf ein Privatfahrzeug zurückgegriffen wurde. Wegen des Mangels an öffentlichen Einrichtungen und Freizeitmöglichkeiten kam es in den peripheren Wohnsiedlungen überdies zu sozialen Problemen, welche zur kritischen Infragestellung des Konzepts der Stadterweiterung beitrugen.⁵⁴ Die Stadterweiterung der 1960er Jahre hatte auch zur Folge, dass verschiedene städtebauliche Funktionen aus dem Bereich der Innenstadt abwanderten und es zu einer erhöhten Konzentration von City-Funktionen – wie Büro- und Verwaltungsfunktionen – im Stadtzentrum kam.

Aufgrund dieser problematischen Entwicklungen erfolgte in den 1970er Jahren ein Umdenken in der Stadtplanung. Der kommunale Wohnbau wurde zugunsten höherer Investitionen in die Bereiche Verkehr, Gesundheit und Energieversorgung reduziert. Auf dem Gebiet des Wohnbaus wurde das Konzept der Funktionstrennung durch die Idee der Mischung verschiedener städtischer Funktionen abgelöst.

Diese Veränderungen manifestierten sich erstmals in den *Leitlinien für die Stadtentwicklung* aus dem Jahre 1972, in denen das Konzept der Stadterweiterung zugunsten der Stadterneuerung aufgegeben wurde. Auf der Grundlage des *Altstadt-Sanierungsgesetzes* von 1972 und des *Stadterneuerungsgesetzes* von 1974 kam es in den 1970er Jahren zur so genannten „Sanften Stadterneuerung“, im Zuge derer erhaltenswerte alte Stadtteile als Ganzes zu Schutzzonen erklärt und in ihrer Gesamtheit baulich erneuert wurden. Zu den ersten Revitalisierungsprojekten zählte die Erneuerung des Spittelberg-Viertels im 7. Wiener Gemeindebezirk. Bis 1976 wurde dieses Gebiet in seiner Gesamtheit saniert, wobei die alte Bausubstanz so weit als möglich erhalten blieb. Diese Sanierungsprojekte gingen über rein bauliche

⁵⁴ Bobek/Lichtenberger, Wien. Bauliche Gestalt S. 168.

Maßnahmen hinaus, da sie auf eine Verbesserung des gesamten Umfeldes in den von der Gemeinde Wien festgelegten Stadterneuerungsgebieten abzielten.

Im *Stadtentwicklungsplan 1984* (STEP 84) wurden Stadterneuerung und Stadterweiterung als gleichberechtigte Leitbilder der Stadtentwicklung definiert, wobei allerdings die Idee der Funktionstrennung aufgegeben und die Mischung aller städtischen Funktionen als Ziel festgelegt wurde.⁵⁵

3. 2. 3. Die wirtschaftliche Entwicklung

Eine entscheidende Hilfe für den wirtschaftlichen Wiederaufbau Österreichs stellten die Hilfsgelder aus dem Ausland dar. Mit diesen Mitteln, die zum Großteil aus der im Rahmen des amerikanischen Marshallplans beschlossenen Wirtschaftshilfe stammten, konnten viele Zweige der österreichischen Industrie wieder neu aufgebaut werden, wenn auch nicht alle Bereiche und Regionen gleichermaßen profitierten.⁵⁶ Bereits vor dem Abschluss des österreichischen Staatsvertrags im Jahre 1955 setzte ein wirtschaftlicher Aufschwung in Österreich ein, die Jahre zwischen 1953 und 1962 werden als die Zeit des österreichischen „Wirtschaftswunders“ bezeichnet.

Im Rahmen des Wiederaufbaus kam es in diesem Zeitraum zunächst zu einem Industrialisierungsschub. Zerstörte Industrieanlagen wurden wieder aufgebaut, zahlreiche neue Industriebetriebe am Stadtrand Wiens und im Wiener Umland wurden gegründet. Industriegründungen erfolgten vor allem im südlichen Umland und Ende der 50er Jahre auch im Norden Wiens.⁵⁷ Die Betriebe des tertiären Sektors waren hingegen in der Wiener Innenstadt konzentriert.

Verstärkte Investitionen führten ab 1955 zu einem Aufschwung des sekundären Sektors, die Zahl der unselbständig Beschäftigten erreichte hier 1962 ihren Höhepunkt. In den folgenden Jahren sank die Zahl der Beschäftigten im sekundären Sektor wieder, während eine besonders starke Entwicklung des Dienstleistungssektors erfolgte. Durch den wirtschaftlichen Strukturwandel kam es

⁵⁵ Bihl, Wien 1945-2005 S. 592-596.

⁵⁶ Eigner/Resch, Wirtschaftliche Entwicklung S. 13 sowie Denk, Zerstörung S. 118 f.

⁵⁷ „In den 1950ern begann man bereits, flächenintensivere Betriebe in die Außenbezirke zu verlagern. Zwar wurde der gesamte Stadtbereich von einem Aufschwung des sekundären Sektors gekennzeichnet, die Vermehrung der größeren industriellen Produktionsstätten machte sich aber vor allem an den Stadträndern bemerkbar. Eine regelrechte Industriegründungswelle setzte im Wiener Becken, knapp südlich von Wien ein. Zum Beispiel entstanden im Zusammenhang mit dem während des Zweiten Weltkriegs gegründeten Ölhafen Lobau zwischen 1958 und 1961 in Schwechat eine Raffinerie und ein petrochemischer Großbetrieb. Etwas als Nachzügler entwickelte sich das traditionelle Wiener Industriezentrum Floridsdorf, das sowjetisches Besatzungsgebiet gewesen war.“ Eigner/Resch, Wirtschaftliche Entwicklung S. 38.

zu einer Produktivitätssteigerung der österreichischen Wirtschaft. Gleichzeitig stiegen die privaten Einkommen, was zur raschen Entwicklung des privaten Konsums in Österreich führte.⁵⁸

Damit begann seit den frühen 1960er Jahren die Entwicklung zur Dienstleistungsgesellschaft. Diese Zeit des wirtschaftlichen Umbruchs war durch einen starken Rückgang des primären Sektors in ganz Österreich gekennzeichnet; ab den 1970er Jahren gab es auch mehr Beschäftigte im tertiären als im sekundären Sektor der Wirtschaft.⁵⁹ Im Zuge der Tertiärisierung der Wirtschaft kam es in zentrumsnahen Lagen Wiens zu einer Verdrängung industriell-gewerblicher Nutzungen durch Betriebe des tertiären Sektors. Damit verbunden war die Abwanderung von Industrie- und Gewerbebetrieben an die Peripherie und die Entstehung neuer Industrie- und Gewerbegebiete am Stadtrand.⁶⁰

Ab der Mitte der 1960er Jahre machten sich allerdings zunehmend wirtschaftliche Probleme bemerkbar, ab 1962 verlangsamte sich das österreichische Wirtschaftswachstum. Die heimische Industrie geriet durch zunehmende Konkurrenz und internationale Verflechtung unter Druck, es kam zu Betriebsschließungen und -übernahmen. Die Strukturkrise in der österreichischen Industrie führte in der Folge auch zu sozialen Problemen. Die Stadt Wien reagierte darauf mit der Erarbeitung eines umfassenden wirtschaftspolitischen Entwicklungskonzepts, das im November 1970 unter dem Titel *Leitlinien für die Wiener Wirtschaftspolitik* veröffentlicht wurde. Ein Schwerpunkt lag auf der Entwicklung des tertiären Sektors; Wien sollte sich als internationales Finanz- und Handelszentrum sowie als Forschungsstandort etablieren.

1968 erfolgte ein neuerlicher Konjunkturaufschwung in der österreichischen Wirtschaft, was dazu führte, dass die Beschäftigungsrate bis 1973 konstant blieb.

⁵⁸ „Betrachtet man die sektorspezifische Struktur, so stellt sich die Nachkriegszeit als atypische Phase in der langfristigen Entwicklung hin zur Dienstleistungsgesellschaft dar. Die Bewältigung der dringlichsten Erfordernisse des Wiederaufbaus ging in Österreich und Wien in das ‚Wirtschaftswunder‘ der Jahre 1953 bis 1962 über. In den Wachstumsphasen bis 1962 konnte noch einmal auch der sekundäre Sektor zulegen, bei zugleich dynamischem Wachstum des Dienstleistungssektors. [...] 1951 entfielen von den 770 016 Berufstätigen 49,3 Prozent auf den Sekundär- und 49,2 Prozent auf den Tertiärsektor. Bis 1961 entwickelte sich die sektorspezifische Struktur ähnlich wie vor dem Ersten Weltkrieg: Die absolute Zahl der Berufstätigen im Sekundärsektor nahm zu, jene der im Tertiärsektor Berufstätigen stieg aber noch etwas rascher an. 1961 zählte man in Wien 820 597 Berufstätige, ein Wert, der bei keiner der folgenden Volkszählungen mehr erreicht wurde. Davon entfielen 47,2 Prozent auf den Sekundär- und 51,7 Prozent auf den Tertiärsektor.“ Eigner/Resch, *Wirtschaftliche Entwicklung* S. 13 f.

⁵⁹ Gerhard Meißl, *Ökonomie und Urbanität. Zur wirtschafts- und sozialgeschichtlichen Entwicklung Wiens im 20. Jahrhundert und zu Beginn des 21. Jahrhunderts*. In: Peter Csendes/Ferdinand Opll (Hg.), *Wien. Geschichte einer Stadt*. Bd. 3: Von 1790 bis zur Gegenwart. Wien – Köln – Weimar 2006. S. 651-737. Tabelle 13: Arbeitsstättenzählung 1973. S.692.

⁶⁰ Eigner/Resch, *Wirtschaftliche Entwicklung* S. 42 ff.

Mit der Ölkrise von 1974 begann allerdings eine Phase neuer wirtschaftspolitischer Herausforderungen. Wegen der immer stärker werdenden internationalen Konkurrenz kam es zu Rückgängen im Bereich der industriellen Produktion⁶¹, zu einer stärkeren Spezialisierung und zum weiteren Ausbau des tertiären Sektors.

In der Zeit von 1975 bis 1990 erfolgten im Rahmen des *Austrokeynesianismus* massive staatliche Eingriffe in die Wirtschaft. Durch den Einsatz öffentlicher Mittel und die Schaffung zahlreicher Arbeitsplätze im öffentlichen Bereich versuchte man dem drohenden Anstieg der Arbeitslosigkeit gegenzusteuern; die Zahl der Arbeitslosen stieg dennoch ab 1981 kontinuierlich an. Die zentrale Aufgabe der Wiener Wirtschaftspolitik wurde in einer Neupositionierung und Stärkung Wiens als Wirtschaftsstandort gesehen. Dabei wurde zunehmend Augenmerk auf die Rolle Wiens als Schnittstelle des internationalen Handels mit Ost- und Südeuropa gelegt. Die Ansiedlung von Niederlassungen internationaler Konzerne, die der Belebung des Wiener Wirtschaftslebens dienen sollte, wurde durch attraktive Angebote seitens der Stadt Wien gefördert.⁶²

Im Zuge der Entwicklung der Konsumgesellschaft erlangte der Handel zunehmend Bedeutung für die Wiener Stadtentwicklung. Mit der voranschreitenden Errichtung von Einkaufszentren am Stadtrand geriet der innerstädtische Handel in eine Krisensituation. Dieses Problem wurde seit den ausgehenden 1970er Jahren immer häufiger als Problem der Stadtplanung thematisiert, da man den Handel über seine wirtschaftliche Funktion hinausgehend als Motor der urbanen Entwicklung zu verstehen begann.

⁶¹ Zum Rückgang von Arbeitsplätzen aufgrund der sinkenden Anzahl von Betrieben des sekundären Sektors vgl. Meißl, *Ökonomie und Urbanität* S. 703f., Tabelle 15: Arbeitsstättenzählung 1981. Dieser Rückgang fiel in Wien stärker aus als im restlichen Österreich.

⁶² Ebd. S. 700 ff.

3. 2. 4. Die Verkehrsentwicklung

Die Gliederung der Stadt in nach ihren städtebaulichen Funktionen getrennte Stadtteile bewirkte einen Anstieg der Mobilität und damit eine Zunahme der Verkehrsbelastung.

Im Zuge des wirtschaftlichen Aufschwungs setzte seit den frühen 1950er Jahren eine „Motorisierungswelle“ ein. Der öffentliche Verkehr verlor hingegen in den Jahren zwischen 1950 und 1960 gegenüber dem Individualverkehr entscheidend an Bedeutung.⁶³ Der wachsende Individualverkehr stellte eine ständig größer werdende Herausforderung für die Stadtplanung dar und führte schließlich zu einer Neuorientierung in der Verkehrspolitik. Stadt- und Verkehrsplanung begannen seit den ausgehenden 1950er Jahren, sich in zunehmendem Maße an den Anforderungen des Individualverkehrs zu orientieren: Der Aus- und Neubau von Straßen und Stadtautobahnen standen im Mittelpunkt der Verkehrsplanung, es wurden in diesem Bereich überdurchschnittlich hohe Investitionen getätigt.⁶⁴

Bis 1960 wurden die öffentlichen Verkehrsmittel – neben dem Fahrrad – am häufigsten für die Fortbewegung im städtischen Raum genutzt. Seit den 1950er Jahren begann die Leistung des öffentlichen Verkehrs jedoch zu stagnieren. Diese Entwicklung ist im Zusammenhang einer Verkehrspolitik zu sehen, die dem Leitbild der „Vollmotorisierung“ verpflichtet war und daher stärker in Maßnahmen zur Förderung des Individualverkehrs als in den öffentlichen Verkehr investierte.⁶⁵

Der Anstieg der Zahl privater Kraftfahrzeuge und die Maßnahmen der Stadt zum Ausbau der Verkehrsinfrastruktur hatten maßgeblichen Einfluss auf die städtebauliche Entwicklung Wiens. Bei dem Versuch, das Konzept der „autogerechten Stadt“ umzusetzen, wurden in den 1950er Jahren viele alte

⁶³ „Ausgehend von einem geringen Ausgangsniveau stieg der Fahrzeugbestand in der Nachkriegszeit mit hohen jährlichen Steigerungsraten ab etwa 1952. Die Jahre 1953 und 1954 wiesen – jeweils im Vergleich zum Vorjahr – Steigerungsraten von 16% und 18% auf. Von 1952 bis 1954 stieg die Anzahl an Kraftfahrzeugen um fast fünfzig Prozent. In den fünfziger Jahren drehte sich das Verhältnis zwischen öffentlichem und individuellem Verkehr um: dominierte der öffentliche Verkehr noch 1950 (67%:33%), so war das Verhältnis ein Jahrzehnt später umgekehrt.“ Denk, Zerstörung S. 137.

⁶⁴ Zur Verkehrsplanung der 1950er Jahre vgl. Kapitel 4 der vorliegenden Arbeit.

⁶⁵ Sándor Békési, Verkehr in Wien. Personenverkehr, Mobilität und städtische Umwelt 1850-2000. In: Karl Brunner/Petra Schneider, Umwelt Stadt. Geschichte des Natur- und Lebensraumes Wien (Wiener Umweltstudien 1) Wien 2005. S. 93-105.

Ortskerne Wiens baulichen Veränderungen unterzogen, welche von der Öffentlichkeit zunehmend kritisch hinterfragt wurden.⁶⁶

Mit zunehmender Mobilität der Bevölkerung wuchs auch die Verflechtung Wiens mit dem Umland. Insgesamt gesehen kam es in den Jahrzehnten zwischen 1950 und 1970 zu einer „Verschiebung von fußläufiger zu motorisierter Fortbewegung“⁶⁷.

3. 2. 4. Die demographische Entwicklung

Die Nachkriegszeit stellte eine Periode demographischer Veränderungen dar. In den ersten Jahren nach Kriegsende war ein Geburtenrückgang feststellbar, der allerdings durch Zuwanderung aus den anderen Bundesländern ausgeglichen wurde, ein Umstand, der den Bevölkerungszuwachs in Wien in den 1950er Jahren erklärt. Auf die Stadtentwicklung bezogen stellt diese Zeit eine zweite Urbanisierungsphase Wiens dar.

Die 1960er Jahre waren von deutlich erhöhten Geburtenraten („Babyboom“) gekennzeichnet, die den Sterbeverlusten entgegenwirkten. Daher kam es zunächst zu keiner nachhaltigen Veränderung der Bevölkerungszahl Wiens. Allerdings machte sich die Tendenz der Überalterung in manchen Teilen der Stadt immer deutlicher bemerkbar; gleichzeitig kam es zu einer Verkleinerung der durchschnittlichen Haushaltsgrößen.

Es kam zu Bevölkerungsverschiebungen innerhalb der Stadt, die auch Konsequenzen für die Stadtentwicklung Wiens hatten. In manchen Teilen der Stadt – wie in der Inneren Stadt und den inneren Bezirken – erfolgte ein deutlicher Rückgang der Bevölkerung; dem gegenüber stand ein starker Zuzug an die Peripherie der Stadt.⁶⁸

Der Rückgang der Arbeitsbevölkerung in Wien fiel, bedingt durch die Überalterung und die stagnierende Einwohnerzahl, deutlicher aus. Zwischen 1961 und 1974 war das Angebot an offenen Stellen in Wien meist höher als die Zahl der Arbeitslosen. Der Mangel an Arbeitskräften wirkte sich als Hindernis für die

⁶⁶ „Schon ab Anfang der fünfziger Jahre wurden die alten Dorfkerne im Wiener Westen durch die Verkehrsplanung verändert. Im Osten der Stadt setzte diese Entwicklung zeitversetzt Ende der fünfziger Jahre ein. Dabei ging der Ausbau zugunsten des Verkehrs Hand in Hand mit dem Austausch von Bausubstanz. Gewachsene Dorfstrukturen, die meist aus eingeschossigen Wohnhäusern bestanden, wichen modernen Etagenbauten. Gleichzeitig wurden die Baulinien zugunsten einer großzügigeren Straßenführung zurückversetzt.“ Denk, Zerstörung S. 140.

⁶⁷ Ebd. S. 139.

⁶⁸ Ebd. S. 121

Wirtschaftsentwicklung Wiens aus. Diesen Umstand versuchte man durch Anwerbung von Arbeitskräften aus dem Ausland, so genannten „Gastarbeitern“, auszugleichen.

Erst in den 1980er Jahren setzte nach jahrzehntelangem Rückgang wieder ein Bevölkerungswachstum ein. Im gleichen Zeitraum kam es auch zu einem Anstieg der Arbeitslosigkeit und zur Ausbildung immer stärkerer Unterschiede bei den Arbeitseinkommen. Diese sich entwickelnde wirtschaftliche und soziale Diversifizierung fand ihren Niederschlag auch in der Stadtentwicklung: die Unterschiede zwischen Stadtregionen mit finanziell besser gestellter Bevölkerung und jenen mit ärmeren Bewohnern wurden deutlicher.⁶⁹

⁶⁹ Meißl, Ökonomie und Urbanität S. 711 f.

4. Die Wiener Stadtplanung 1945-1980⁷⁰

In den Jahren nach dem „Anschluss“ Österreichs an Hitlerdeutschland war es zu einer sukzessiven Auflösung der Wiener Stadtbauamtes gekommen: Im April 1942 wurden die Abteilungen Stadtplanung und Architektur, im Oktober 1943 die Abteilungen Bauberatung und Stadtbildpflege geschlossen.⁷¹ Nach Kriegsende erfolgte im Zusammenhang des Neuaufbaus der Wiener Stadtverwaltung die Wiedererrichtung der im Dritten Reich aufgelösten Magistratsabteilungen. Im Sommer 1945 wurde das Wiener Stadtbauamt neu organisiert, wobei eine Trennung in zwei Geschäftsgruppen, „Bauangelegenheiten“ sowie „Baubehörden und sonstige technische Angelegenheiten“, erfolgte.⁷²

4. 1. Die Phase des Wiederaufbaus 1945-1955

In den ersten Jahren nach Kriegsende war der Wiederaufbau der zerstörten Bausubstanz das dringendste Anliegen der Wiener Stadtplanung. Das Wiener Stadtbauamt sollte als zentrale Koordinationsstelle für die notwendigen Baumaßnahmen dienen; zu diesem Zweck wurde im Stadtbauamt die Abteilung „Kriegsschädenbehebung an Gebäuden“ eingerichtet.⁷³

Bereits unmittelbar nach Kriegsende setzte auch die Diskussion über die zukünftige Entwicklung des Städtebaus in Wien ein: Am 9. Juli 1945 eröffnete Bürgermeister Theodor Körner eine *Enquete über den Wiederaufbau der Stadt Wien*, eine Versammlung von 170 Fachleuten aus verschiedensten Bereichen der Verwaltung, zur Erarbeitung eines langfristigen Plans zur Behebung der Kriegszerstörungen. Unter dem Motto „Wiederaufbau heißt Bessermachen“⁷⁴ sollte nicht nur ein Plan für den Wiederaufbau Wiens, sondern auch Konzepte für die zukünftige städtebauliche Entwicklung Wiens erarbeitet werden. Ziel war dabei nicht die bloße Wiederherstellung des Vorkriegszustandes, sondern die Erreichung städtebaulicher Verbesserungen. Die verschiedenen Bereiche der Planung wurden von neun selbständig arbeitenden Fachkomitees behandelt.⁷⁵ Die geplanten Maßnahmen wurden nach ihrer Dringlichkeit in drei Gruppen, ein

⁷⁰ Vgl. dazu besonders Meißl, *Ökonomie und Urbanität* S. 675 ff.

⁷¹ Pirhofer/Stimmer, *Pläne für Wien* S. 25.

⁷² Dipl. Ing. Hans Grundacker wurde zunächst zum provisorischen Stadtbaudirektor bestellt; von 1947 bis 1954 übte er dieses Amt in offizieller Funktion aus. Pirhofer/Stimmer, *Pläne für Wien* S. 29 f.

⁷³ Denk, *Zerstörung* S. 111f.

⁷⁴ Ebd. S. 123.

⁷⁵ Dabei handelte es sich um die Fachkomitees für „Architektur und Stadtbild“, „Ingenieurbauten“, „Verkehr“, Eisenbahnen und Straßenbahnen“, „Stadtregulierung“, „Bauordnung“, „Technisch-konstruktive Fragen“, „Energiewirtschaft“ und „Bauwirtschaft und Finanzierung“. Ebd. S. 124.

„Sofortprogramm“, ein „Wiederaufbauprogramm“ und ein „Zukunftsprogramm“ eingeteilt. Außerdem sollte ein „Technischer Beirat für den Wiederaufbau“ gegründet werden, der das Stadtbauamt in fachlichen Fragen unterstützen sollte. Die Beratungen, bei denen es auch bereits um Themen wie den U-Bahnbau, den Bau von Hochhäusern und die Frage der Stadterweiterung ging, dauerten bis zum Jänner 1946.

Neben der Wiederherstellung zerstörter Wohnungen und öffentlicher Bauten war auch die Sanierung der durch die Kriegseignisse in Mitleidenschaft gezogenen Infrastruktur ein wichtiger Punkt des „Sofortprogramms“: Die Strom-, Gas- und Wasserversorgung, Kanalisation und Müllbeseitigung sowie der öffentliche Verkehr mussten wieder aufgebaut werden.

Die Ergebnisse der Enquête wurden in den vom Stadtbauamt herausgegebenen *Vierzehn Punkten für den Wiederaufbau* zusammengefasst. Dieses Dokument ist von den Ideen einer an den Erfordernissen der sozialen und wirtschaftlichen Realität orientierten Planung gekennzeichnet; Grundlage aller planerischen Überlegungen sollten die Bedürfnisse der Menschen sein.⁷⁶

Die städtebaulichen Konzepte, die den *Vierzehn Punkten für den Wiederaufbau* zu Grunde lagen, basierten auf dem von Le Corbusier und anderen in der *Charta von Athen* 1933 entwickelten Modell der aufgelockerten Stadt mit ihren nach Funktionen – wie Wohnen, Arbeiten, usw. – gegliederten und durch leistungsfähige Verkehrsadern verknüpften Stadtteilen. Dicht verbaute Stadtteile sollten aufgelockert, Randgebiete verdichtet werden. Eine weitere Zielsetzung war die Annäherung Wiens an die Donau mittels konkreter Planungen. Das Autobahnnetz sollte ausgebaut und ein zentraler Fernreisebahnhof errichtet werden. Für wichtige Planungsvorhaben war die Abhaltung von Architektenwettbewerben vorgesehen. Die Öffentlichkeit sollte zunehmend in den Planungsprozess einbezogen und über wichtige Projekte informiert werden.⁷⁷

Während der Bausektor in den Jahren bis 1949 noch von problematischen Bedingungen geprägt war, kam es seit den 1950er Jahren zu einer Normalisierung der Verhältnisse. In dieser Zeit wurden auch zahlreiche neue Konzepte der Stadtplanung entwickelt und der Öffentlichkeit vorgestellt.⁷⁸

⁷⁶ Hermann Maetz, Die Enquête über den Wiederaufbau der Stadt Wien (Teil 2). In: Der Aufbau 8 (1946) S. 71-74.

⁷⁷ Denk, Zerstörung S. 126.

⁷⁸ Ebd. S. 147.

Die Bemühungen um eine Auflockerung der dicht verbauten Stadtteile Wiens blieben ein zentrales Anliegen der Wiener Stadtplanung. Karl Schartelmüller, der die Wiener Stadtplanung von 1945 bis 1947 leitete, setzte sich dafür ein, dass völlig zerstörte Wohnbauten nicht wieder aufgebaut, sondern als innerstädtische Grünflächen genutzt werden sollten. Neue Wohnmöglichkeiten sollten durch den Bau großer Wohngebiete am südlichen, östlichen und nordöstlichen Stadtrand geschaffen werden. Auch Schartelmüllers Nachfolger Karl Brunner, Leiter der Wiener Stadtplanung von 1948 bis 1952, wollte eine Auflockerung der zu dicht verbauten gründerzeitlichen Stadtviertel erreichen und schlug zu diesem Zweck eine Herabzonung vor. Die städtebaulichen Maßnahmen zur Auflockerung dicht verbauter Stadtteile bedingten allerdings eine flächenmäßige Ausdehnung Wiens. Auch die Frage der Entmischung der Funktionen, die im Rahmen der *Vierzehn Punkte für den Wiederaufbau* als zentrale Zielsetzung des zukünftigen Städtebaus angesprochen worden war, blieb für die Stadtplanung der ausgehenden 1940er und beginnenden 1950er Jahre maßgeblich. Karl Brunner stellte 1949 in einem Referat im Österreichischen Ingenieur- und Architektenverein die Forderung nach geschlossenen Wohngebieten und leistungsfähigen Verkehrsverbindungen zwischen Wohngebieten und Arbeitsstätten der Bevölkerung auf.⁷⁹

Eine wesentliche Aufgabe der Wiener Stadtplanung war die Erarbeitung eines neuen Flächenwidmungsplanes für Wien, um eine Grundlage für die zukünftigen Planungsentscheidungen zu schaffen. Die Vorarbeiten dazu erfolgten in den Jahren 1948 bis 1951 durch die Wiener Stadtplanung unter der Leitung von Karl Brunner. Im Rahmen des neuen Flächenwidmungsplanes sollte neues Bauland im Osten und Süden Wiens geschaffen werden, wobei jedoch der Wald- und Wiesengürtel erhalten bleiben sollte. Durch die Errichtung neuer Stadtteile sollte auf diese Weise ein Ausgleich zwischen den wenig besiedelten und den dicht besiedelten Stadtgebieten erzielt werden.⁸⁰

Im November 1952 wurde, ausgehend von der Initiative des damaligen Stadtplaners Rudolf Boeck, vom Wiener Gemeinderat ein *Acht-Punkte-Programm für den sozialen Städtebau in Wien* beschlossen, das die Grundlage der

⁷⁹ Meißl, *Ökonomie und Urbanität* S. 673 ff.

⁸⁰ „Brunner wandte sich entschieden gegen die Planung Otto Wagners, die ein gleichmäßiges Wachstum der Stadt in alle Richtungen vorsah. Er schlug vor, zur Senkung der Bevölkerungsdichte in den zu dicht verbauten Stadtteilen einige Trabantenstädte mit jeweils 30.000 bis 60.000 Einwohnern zu bauen. Als erste Standorte empfahl er die Räume Floridsdorf-Stammersdorf, Aspern-Eßling und Inzersdorf-Vösendorf.“ Pirhofer/Stimmer, *Pläne für Wien* S. 39.

städtebaulichen Maßnahmen der nächsten Jahre bilden sollte.⁸¹ Inhalt des Programms war nicht ausschließlich der Wohnungsbau, sondern es wurde versucht, verschiedene städtebauliche, aber auch soziale, infrastrukturelle und verkehrspolitische Maßnahmen zu koordinieren.⁸² Die Idee des „sozialen Bauens“ sowie das Prinzip einer funktionellen „Entmischung“, einer räumlichen Trennung von Wohn- und Produktionsstätten, bildeten die Basis des Konzepts. Der Bau von Wohnungen wurde als vorrangige Aufgabe hervorgehoben, wobei als städtebauliche Hoffungsgebiete sowohl Gebiete nördlich der Donau als auch im südlichen Wien am Laaer Berg und am Wienerberg vorgesehen waren.⁸³

Das *Acht-Punkte-Programm für den sozialen Städtebau in Wien* schloss in vielen Punkten an die Konzepte der *Vierzehn Punkte für den Wiederaufbau* aus dem Jahre 1946 an. Viele der darin formulierten städtebaulichen Konzepte – wie Auflockerung, Funktionsteilung und die Idee der Anlage von Tochterstädten – gingen auch in die Planungskonzepte der 1960er Jahre ein.⁸⁴

Die Neufestlegung der Grenzen Wiens, bei welcher die im Jahre 1938 erfolgte Stadterweiterung wieder rückgängig gemacht wurde, erwies sich als weitere Weichenstellung für die Planung seitens der Stadt Wien. Das 1946 vom österreichischen Nationalrat beschlossene *Gebietsänderungsgesetz* erlangte mit der Genehmigung durch die Alliierten am 1. September 1954 Wirksamkeit: damit wurden 80 niederösterreichische Gemeinden, die 1938 eingemeindet worden waren, wieder an Niederösterreich ausgegliedert.⁸⁵

⁸¹ Georg Kotyza, Stadtplanung und Stadtentwicklung seit 1945. In: Der Aufbau 3/4 (1986) S. 202-215 sowie Helmut Korzendörfer, Stadtplanung vor dem Hintergrund der Stadtentwicklung 1945-1981. In: Der Aufbau 11 (1981) S. 441-451.

⁸² „Es ging nun nicht mehr allein um die Errichtung von besseren Wohnungen, sondern alle baulichen Maßnahmen, wie für Kindergärten, Schulen, Bäder, Mutterberatungsstellen, Erholungsplätze und darüber hinaus auch Verkehrsbauten, sollen einem zielbewussten Gesamtplan, dem ‚sozialen Bauen‘ unterworfen werden.“ Bihl, Wien 1945-2005 S. 590.

⁸³ Eigner/Resch, Wirtschaftliche Entwicklung (2003) S. 40.

⁸⁴ Dazu ausführlich Abschnitt 4.2.

⁸⁵ Denk, Zerstörung S. 112.

4. 2. Wiener Stadtplanung in der Zeit des Fordismus (1955-1974)

Mit der Erlangung der politischen Unabhängigkeit Österreichs durch die Unterzeichnung des österreichischen Staatsvertrags 1955 setzte auch eine lang anhaltende wirtschaftliche Aufschwungphase ein. Es kam auch in Österreich zur Durchsetzung der Marktwirtschaft nach amerikanischem Vorbild, wobei das Wirtschaftswachstum auf den beiden sich wechselseitig verstärkenden Faktoren Massenproduktion und Massenkonsum beruhte. Entscheidende Kennzeichen der fordistischen Marktwirtschaft nach amerikanischem Muster waren einerseits der Übergang zur industriellen Massenproduktion, zur Spezialisierung und zur überproportionalen Entwicklung des tertiären Sektors, andererseits der Anstieg der Einkommen und die Entwicklung des Massenkonsums.

Die Erfordernisse einer von Massenproduktion und Massenkonsum geprägten Wirtschaft führten zu einer entscheidenden Veränderung urbaner Strukturen. Diese Veränderungsprozesse betrafen, wie bereit ausgeführt, nicht nur die amerikanischen, sondern auch die europäischen Städte und beeinflussten auch die urbane Entwicklung Wiens seit der Mitte der 1950er Jahre. Die in anderen Städten bereits früher feststellbare Trennung der urbanen Funktionen nach dem fordistischen Stadtmodell machte sich in Wien mit Verspätung bemerkbar, als man in den 1960er Jahren begann, Wohnsiedlungen und Industriegebiete an den Rändern der Stadt zu errichten.⁸⁶ Die Verlagerung der Wohnfunktion an den Stadtrand Wiens und die überproportionale Nutzung der inneren Stadtbezirke für Büros und Geschäfte führte zu einer zunehmenden Verschärfung des Verkehrsproblems.

Durch die überproportionale Zunahme des Individualverkehrs in den ausgehenden 50er Jahren stellten sich der Wiener Stadt- und Verkehrsplanung neue Aufgaben. Viele der städtebaulichen Maßnahmen dieser Zeit erfolgten im Hinblick auf die Anforderungen des Individualverkehrs, der Schwerpunkt der Planung lag auf dem Ausbau der Verkehrsinfrastruktur.

⁸⁶ „Nun wurden auch in Wien in Stadtrandgebieten monofunktionale Wohnsiedlungen in offener, mehrgeschossiger Bauweise errichtet und einige Industrieparks angelegt. Das gründerzeitliche Stadtgebiet blieb jedoch von großflächigem Abriss und Neubau, wie dies beim Wiederaufbau mancher deutscher Städte praktiziert wurde, verschont. Stattdessen kam es zu einer schleichenden ‚Fordisierung‘.“ Renate Banik-Schweitzer, Wien. Postfordistische Gesellschaft in unterschiedlichen Städtebautypologien. In: Renate Banik-Schweitzer/Eve Blau (Hg.), Urban Form. Städtebau in der postfordistischen Gesellschaft. Wien 2003. S. 137-158. S. 143.

Im Herbst 1955 wurde die *Erste Wiener Straßenverkehrsenquête* abgehalten, die Konzepte für die zukünftige Verkehrsplanung der Stadt erarbeiten sollte. Der Architekt Roland Rainer forderte in seinem Referat als wesentliche verkehrspolitische Maßnahmen den Ausbau des öffentlichen Verkehrs durch den Bau einer U-Bahn und Schnellbahn, Maßnahmen zur Verbesserung des Individualverkehrs, wie den Bau kreuzungsfreier „Schnellverkehrsstraßen“, und die Anlage innerstädtischer Parkgaragen zur Lösung des Parkraumproblems. Ein wesentliches Prinzip, das von Rainer vertreten wurde, war die konsequente räumliche Trennung des Fußgängerverkehrs vom motorisierten Verkehr. Auch wurde erstmals die Forderung nach einem städtebaulichen Gesamtkonzept für die weitere Entwicklung Wiens gestellt.⁸⁷

Roland Rainer wurde 1958 zum Leiter der Wiener Stadtplanung bestellt und erhielt den Auftrag, ein städtebauliches Grundkonzept für die zukünftige Entwicklung Wiens auszuarbeiten und der Planungskommission des Gemeinderats vorzulegen. Das städtebauliche Grundkonzept sollte als Grundlage für zukünftige Planungsentscheidungen dienen und auch Eingang in den Flächenwidmungs- und Bebauungsplan finden. Rainer legte im Juni 1961 das *Städtebauliche Grundkonzept* und einen *Generalverkehrsplan* für Wien vor.⁸⁸ Darin wurden wesentliche Maßnahmen für die weitere städtebauliche Entwicklung Wiens vorgeschlagen:

Rainer forderte eine grundlegende räumliche Neuordnung Wiens, die Auflockerung von zu dicht verbauten sowie Verdichtung in zu locker verbauten Stadtgebieten. Seine Vorschläge orientierten sich noch weitgehend am Konzept der funktionell gegliederten Stadt.⁸⁹ Ein wesentliches Ziel des *Städtebaulichen Grundkonzepts* war der Aufbau einer polyzentrischen Stadtstruktur: Die Stellung der Inneren Stadt als Verwaltungs-, Geschäfts- und kulturelles Zentrum wurde zwar festgelegt, jedoch sollten unter Berücksichtigung des Prinzips der Multizentrität neue städtebauliche Zentren geschaffen werden. Die Mariahilfer Straße sollte als zweite City ausgebaut werden. Rainer wies auf die Problematik der Vermischung von

⁸⁷ Meißl, *Ökonomie und Urbanität* S. 684 ff.

⁸⁸ Roland Rainer, *Planungskonzept Wien*. Wien 1962.

⁸⁹ Das von der Wiener Stadtplanung der ausgehenden 1950er und beginnenden 1960er Jahre vertretene Prinzip der Entmischung städtischer Funktionen stand im scharfen Gegensatz zu der sich zur selben Zeit entwickelnden Idee der Funktionsmischung, die von Jane Jacobs in ihrer kritischen Auseinandersetzung mit dem amerikanischen Städtebau „*The Death and Life of Great American Cities*“ (1961) propagiert wurde. Dazu ausführlich Meißl, *Ökonomie und Urbanität*. S. 686-688.

Wohnungen und Gewerbebetrieben in ein und demselben Stadtteil hin, stand aber auch der großräumigen Absiedlung von Gewerbebetrieben in Industriegebiete an der Peripherie kritisch gegenüber. Sein Lösungsvorschlag sah eine kleinräumige Entmischung durch Konzentration von innerstädtischen Gewerbebetrieben in „Gewerbehöfen“ vor. Außerdem sollte die Entwicklung von gewerblichen Standorten in Dienstleistungs-, Geschäfts- und Gewerbezentren am Stadtrand gefördert werden.⁹⁰ Die Erhaltung des Stadtbildes, der Landschaftsschutz und die Frage der Zusammenarbeit über die Grenzen Wiens hinaus stellten weitere wichtige Punkte des *Planungskonzepts Wien* dar.

Rainer setzte sich auch mit der zunehmenden Verkehrsproblematik auseinander. Er forderte eine vom Durchzugsverkehr befreite Innenstadt, in der Fußgänger und öffentlicher Verkehr Vorrang genießen sollten. Als weitere Maßnahmen zur Lösung des Problems des Massenverkehrs wurden sowohl der Ausbau des Schnellbahnnetzes, der UStraba-Strecken (Unterpflasterstraßenbahn) als auch des Straßennetzes beschlossen. Diese Maßnahmen orientierten sich noch stark am Leitbild der „autogerechten Stadt“, so dass es zum Rückbau von Straßenbahnlinien und zur Ersetzung von Straßenbahnen durch Autobusse kam. Ein wichtiges Straßenbauprojekt, das in den *Generalverkehrsplan* Eingang fand, war der Bau der Südost-Tangente. Auch eine Verlängerung der Westautobahn ins Stadtzentrum zum Karlsplatz war vorgesehen. Bei der Diskussion über das von Rainer vorgelegte *Städtebauliche Grundkonzept* kam es im Wiener Gemeinderat zu heftigen Kontroversen, so dass man sich schließlich nur auf elf sehr allgemein gehaltene *Grundsätze für die künftige städtebauliche Entwicklung Wiens* einigte.⁹¹

Nach dem Rücktritt Rainers als Stadtplaner Ende 1962 kam es zu einer Umstrukturierung der Wiener Stadtplanung unter dem Einfluss des damaligen Finanzstadtrats Felix Slavik. Anstatt wie bisher einen Experten von außen als Stadtplaner heranzuziehen, wurde die Magistratsabteilung 18 (Stadt- und Landesplanung) mit erweiterten Kompetenzen ausgestattet und mit der Stadtplanung beauftragt. 1969 wurde die Geschäftsgruppe „Planung“ gegründet, deren Leitung Fritz Hofmann übernahm. Mit der Ausgliederung der MA18 aus der Stadtbauamtsdirektion wurde die Stadtplanung zu einer völlig selbständigen Planungsinstitution unter der Leitung eines Politikers. Damit wurde die Planung zu

⁹⁰ Ebd. S. 685.

⁹¹ Pirhofer/Stimmer, Pläne für Wien S. 44 ff.

einer öffentlichen Angelegenheit; die Wiener Bevölkerung erhielt die Möglichkeit zur Mitwirkung an Planungsentscheidungen.⁹²

Die Wiener Stadtplanung wurde in diesen Jahren zunehmend von der Frage des Zusammenhangs zwischen städtebaulichen Maßnahmen und der wirtschaftlichen Entwicklung bestimmt. Dies war auch das Thema der 1960 von der Stadt Wien gemeinsam mit der Wiener Handelskammer veranstalteten Fachtagung *Stadtplanung und Wirtschaft*.⁹³ In den Jahren 1953 bis 1962 war die Zahl der Wiener Betriebe stark zurückgegangen, eine Entwicklung, die im Rahmen eines grundlegenden strukturellen Wandels im Einzelhandel erfolgte. Mit der Durchsetzung des Konzepts der Selbstbedienung und der Ausbreitung des Supermarktes kam es zu einer starken Konzentration im Einzelhandel und zum Rückgang der Zahl der Kleinbetriebe, dem so genannten „Greißlersterben“.⁹⁴

1968 beschloss der Wiener Gemeinderat ein Sonderinvestitionsprogramm zur Belebung der Wiener Konjunktur. Im Rahmen dieses Programms erfolgten umfangreiche Datenerhebungen und regionale Vergleichsstudien, die die Basis für ein wirtschaftspolitisches Entwicklungskonzept sowie für eine neue Stadtentwicklungsplanung bilden sollten. Im November 1970 wurden vom Magistrat der Stadt Wien die neuen *Leitlinien für die Wiener Wirtschaftspolitik* präsentiert, mit denen eine neue Prioritätensetzung weg vom Wohnbau- und Infrastruktursektor zu wirtschaftspolitischen Maßnahmen erfolgte. Der Maßnahmenkatalog enthält bereits Anstöße zur Aufwertung der durch die Verkehrsproblematik geschädigten innerstädtischen Zentren durch eine Verbesserung des öffentlichen Verkehrs, die Einrichtung von Fußgängerzonen und den Bau von Tiefgaragen.⁹⁵

Die Wiener Stadtplanung der 1960er Jahre befasste sich auch mit der Realisierung verschiedener Großprojekte. Zu diesen zählte der Bau der Wiener U-Bahn, dem lang dauernde Diskussionen vorangingen. Bereits 1910 waren Pläne für eine U-Bahn-Verbindung der Wiener Innenstadt mit den Bezirken Hernals und

⁹² Ebd. S. 51.

⁹³ „Der Aufbau“ 16/1961 S. 37 ff.

⁹⁴ Peter Eigner, (Detail)Handel und Konsum in Österreich. Geschichte einer Wechselbeziehung. In: Susanne Breuss / Franz Xaver Eder (Hg.) Konsumieren in Österreich - 19. und 20. Jahrhundert (= Querschnitte 21) Wien – Innsbruck 2006. S. 42-70. Zur Problematik des „Greißlersterbens“ S. 61 ff.

⁹⁵ Magistrat, Leitlinien für die Wiener Wirtschaftspolitik (1970) S. X.

Favoriten vorgelegt worden, deren Realisierung durch den Ausbruch des Ersten Weltkriegs verhindert wurde. Der Gedanke einer U-Bahn tauchte auch in späteren Konzepten der Wiener Stadtplanung auf, wurde aber aus Kostengründen nicht umgesetzt. Man versuchte die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs auf andere Weise zu erhöhen und entschied sich für den Bau einer Unterpflasterstraßenbahn (Ustraba), was aber nicht zu der erhofften Steigerung der Fahrgastzahlen im öffentlichen Verkehr führte.⁹⁶

Auch die Idee der Einführung eines Schnellbahnbetriebes auf dem Netz der bereits seit 1898 bestehenden Wiener Stadtbahn konnte nicht umgesetzt werden.⁹⁷ Nachdem die diesbezüglich mit den Österreichischen Bundesbahnen seit 1954 geführten Verhandlungen gescheitert waren, erfolgte die Entscheidung für den U-Bahnbau. Nach der Beschlussfassung im Wiener Gemeinderat begannen die Planungen für ein U-Bahnnetz; im Jahre 1969 wurde auf dem Karlsplatz mit dem Bau der Wiener U-Bahn begonnen. Die Entscheidung für den Bau eines leistungsfähigen und attraktiven innerstädtischen Verkehrsmittels kennzeichnet den Beginn eines Umdenkens auf dem Gebiet der Stadtplanung, das zu einer Abkehr vom Konzept der autogerechten Stadt führte.

Ein weiteres Großprojekt dieser Zeit war die Frage des Hochwasserschutzes an der Donau. 1969 wurden im Wiener Gemeinderat der Bau eines Entlastungsgerinnes an der Donau und die Anlage der Donauinsel beschlossen. Dabei ging die Stadt Wien vom ursprünglichen, von rein technischen Überlegungen gekennzeichneten Ingenieurskonzept ab und entschloss sich 1972 zur Durchführung eines städtebaulichen Planungswettbewerbs. Diese neue Form der Planungsorganisation führte schließlich zur Umsetzung eines Projekts, das für die städtebauliche Entwicklung Wiens von großer Bedeutung werden sollte. Die Donauinsel stellt heute ein wichtiges Erholungsgebiet Wiens dar, das auch für Massenveranstaltungen wie das seit 1983 stattfindende „Donauinselfest“ genützt wird.⁹⁸

⁹⁶ Pirhofer/Stimmer, Pläne für Wien S. 56f.

⁹⁷ Roman Hans Gröger, Die unvollendeten Stadtbahnen. Wiener Schnellverkehrsprojekte aus den Akten des Österreichischen Staatsarchivs. Innsbruck 2010.

⁹⁸ Vgl. Kapitel 6.4.

Seit den 60er Jahren wurden allerdings die durch den wirtschaftlichen Umbruch bedingten Probleme der Stadtentwicklung immer deutlicher sichtbar, und die Frage der Planbarkeit urbaner Entwicklung begann sich zu stellen. Auf diese Herausforderungen reagierte die Wiener Stadtplanung mit neuen Schwerpunktsetzungen: 1970 kündigte Planungsstadtrat Fritz Hofmann die Erarbeitung eines neuen *Räumlichen Leitbildes* an, das einerseits die Stadterneuerung in den Wiener Innenbezirken, andererseits die Entlastung der Innenstadt vom Autoverkehr (durch die Schaffung von Fußgängerzonen) als Zielsetzungen hatte. Auch der Umweltschutz wurde erstmals im Rahmen des Voranschlags für 1972 von Hofmann als Aufgabe der Stadt angesprochen.⁹⁹

Die Stadtentwicklungsenquete 1972/73 setzte sich auf der Grundlage der von Hofmann vorgelegten *Leitlinien zur Stadtentwicklung* mit Fragen der Stadterneuerung, der Umweltproblematik und auch mit dem Aspekt der Bürgerbeteiligung auseinander. Im Zuge der Auseinandersetzung mit der zunehmenden Verkehrsproblematik kam es zu einer kontinuierlichen Distanzierung vom Konzept der nach ihren Funktionen gegliederten Stadt und zur Erarbeitung eines neuen Leitbildes für die Stadtentwicklung, wobei man auf das bereits von Roland Rainer entwickelte Konzept einer „polyzentrischen Stadt“ zurückgriff. Wesentliche Anliegen waren dabei die Entlastung des Hauptzentrums durch Nebenzentren sowie die Verflechtung aller urbanen Funktionen. Die Rekonstruktion und Umgestaltung der Stadt – die „Stadterneuerung“ – wurde als neues Leitbild fixiert.

Auch die Position Wiens im internationalen Zusammenhang wurde zum Thema der Stadtplanung. Wien sollte als internationales Handels- und Finanzzentrum sowie als Sitz internationaler Organisationen etabliert und in internationale Verkehrsnetze eingebunden werden.

4. 3. Umbruch und Postfordismus nach 1975

Die Rückbesinnung auf das Konzept der funktionell durchmischten Stadt und auf das Prinzip der Stadterneuerung wurde Mitte der 1970er Jahre durch eine Beschleunigung der wirtschaftlichen und sozialen Prozesse, die bereits in den 1960er Jahren eingesetzt hatten, vorangetrieben. Die österreichische Wirtschaft war von fortschreitender Tertiärisierung, von den Herausforderungen einer

⁹⁹ Fritz Hofmann, Budgetrede. In: Der Aufbau 27 (1972) S. 15-19. S. 16f.

zunehmenden internationalen Konkurrenz und von verstärkter Spezialisierung gekennzeichnet.¹⁰⁰ Diese Phänomene sowie die zunehmende Entwicklung hin zu einer Konsum- und Freizeitgesellschaft stellten die Stadtplaner vor neue Aufgaben.

Ende 1976 beauftragte der Wiener Bürgermeister Leopold Gratz die Geschäftsgruppe Stadtplanung mit der Ausarbeitung eines *Stadtentwicklungsplans für Wien*. Zu diesem Zweck wurden in der Magistratsabteilung 18 der Geschäftsgruppe Stadtplanung ein Arbeitskreis unter der Leitung von Georg Kotyza sowie ein „Arbeitsausschuß Stadtentwicklungsplan“, in dem die involvierten Magistratsabteilungen und die Magistratsdirektion vertreten waren, gebildet. Als Arbeitsgrundlagen dienten Rainers *Städtebauliches Grundkonzept* aus dem Jahre 1961, die 1972 erarbeiteten *Leitlinien für die Stadtentwicklung* sowie die Ergebnisse der Stadtentwicklungsenquete von 1972/73.

Bei der Positionierung der Stadt Wien im internationalen Städtewettbewerb gewannen neben „harten“ zunehmend auch „weiche“ Standortfaktoren, wie z. B. das Kulturangebot und der internationale Flair der Stadt, an Bedeutung. Die Probleme des innerstädtischen Handels bestanden weiter; durch die Eröffnung zahlreicher Einkaufszentren am Stadtrand bzw. im Umland von Wien¹⁰¹ verschärfte sich diese Problematik gravierend. Durch die Einrichtung von Fußgängerzonen sollte eine Belebung des innerstädtischen Handels erreicht und dieser Entwicklung entgegengewirkt werden. Fußgängerzonen waren ursprünglich als Entlastung vom Pkw-Verkehr gedacht gewesen und wurden zunächst vom Handel abgelehnt. Bald erkannte man allerdings die Möglichkeit der Belebung des Handels durch die Einrichtung von Fußgängerzonen; die von Victor Gruen schon in den 1940er Jahren entwickelte Sicht des Handels als Motor der Urbanität¹⁰² gewann nun auch für die Wiener Stadtplanung an Bedeutung.

Seit Beginn der 1970er Jahre wurde seitens der Wiener Stadtplanung verstärktes Gewicht auf die Stadterneuerung gelegt, daneben wurden aber auch verschiedene bereits früher begonnene Großprojekte umgesetzt.

¹⁰⁰ Vgl. Kapitel 3.2.3.

¹⁰¹ 1976 wurde im niederösterreichischen Vösendorf, nahe der Wiener Stadtgrenze, die Shopping City Süd eröffnet.

¹⁰² Vgl. Kapitel 5.2.

Unter diesen war besonders der U-Bahnbau von nachhaltiger Bedeutung für die stadträumliche Entwicklung Wiens. Im Jahre 1976 konnte das erste Teilstück der U-Bahn-Linie U4 eröffnet werden, 1978 wurde der Betrieb der Linie U1 zwischen dem Stephansplatz und dem Reumannplatz aufgenommen. Mit der Inbetriebnahme der U-Bahn-Linie U1 kam es zu einer Anbindung des Bezirkes Favoriten an die Wiener Innenstadt; die Wiener U-Bahn wurde zu einem wesentlichen Element der Stadtentwicklung, da sie zum Entstehen neuer urbaner Zentren beitrug.

Die neue U-Bahn wurde von der Bevölkerung positiv aufgenommen: Nachdem es in den Jahren zwischen 1947 und 1974 zu einem kontinuierlichen Rückgang der Fahrgastzahlen der Wiener Linien gekommen war, stiegen diese seit Anfang der 1980er Jahre wieder an. 1984 wurde ein Tarifverbund zwischen Wien und dem Umland (Verkehrsverbund Ost-Region: Wien – Niederösterreich – Burgenland) eingeführt, womit die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs gesteigert werden konnte.¹⁰³

Mit der Eröffnung der Wiener UNO-City im Jahre 1979 erfolgte ein erster Schritt zur Umsetzung des Planungskonzepts „Wien an die Donau“. Das Projekt UNO-City sollte die Internationalisierung Wiens vorantreiben und außerdem der Entwicklung einer polyzentrischen Stadtstruktur dienen. Im Jahre 1990 erfolgte die Fertigstellung der Donauinsel, eines Projektes, das – zunächst höchst umstritten – sich vom reinen Wasserschutzprojekt hin zu einem Freizeit- und Erholungsgebiet für die Wiener entwickelt hatte. Die Grenzen der Planbarkeit zeigten sich an verschiedenen Planungs- und Bauskandalen der 1980er Jahre, etwa um den Neubau des Allgemeinen Krankenhauses oder den Bau der Müllverbrennungsanlage am Rautenweg.¹⁰⁴

1984 wurde ein neuer Stadtentwicklungsplan (STEP 84) beschlossen, in den die neuen, seit den 1970er Jahren entwickelten städtebaulichen Ideen einfließen. Zu den wesentlichen Punkten des STEP zählten das Festhalten am Prinzip der Nutzungsmischung, das Bekenntnis zur Stadterneuerung, die Bedeutung sozialer Ausgewogenheit und einer gesunden Umwelt sowie die Zielsetzung einer überregionalen Kooperation. Im STEP 84 manifestierte sich das auf dem Gebiet der Stadtplanung erfolgte Umdenken durch die verstärkte Berücksichtigung

¹⁰³ Pirhofer/Stimmer, Pläne für Wien S. 96 ff.

¹⁰⁴ Meißl, Ökonomie und Urbanität S. 708 f.

ökonomischer Belange, sozialer Anliegen und umweltpolitischer Aspekte: Im ersten Teil des STEP 84, den „Politischen Grundsätzen“, wurden die Verbesserung der Lebensverhältnisse, soziale Gerechtigkeit, Solidarität, die Erhaltung einer gesunden Umwelt und der städtischen Vielfalt, die Erhaltung und Pflege des kulturhistorischen Erbes als wesentliche Grundprinzipien der Stadtentwicklungspolitik angeführt. Weitere wesentliche Punkte waren die Betrachtung Wiens im Zusammenhang mit seinem Umland und die verstärkte Einbindung der Bürger in den Planungsprozess.¹⁰⁵

Ein wichtiges Anliegen des STEP 84 war die Ausarbeitung eines neuen Leitbildes für die zukünftige Stadtentwicklung Wiens, das im zweiten Teil des Dokuments vorgestellt wurde. Dabei kam es zu einer Abkehr vom bisher vorherrschenden radial-konzentrischen Wachstum der Stadt, deren Problematik man erkannte:

„Wien wuchs in der Vergangenheit – wie die meisten anderen Großstädte auch – radial-konzentrisch. [...] Im 20. Jahrhundert dehnte sich die Stadt weiterhin kreisförmig aus. Nur im Westen wirkte das Hügelland des Wienerwaldes als Barriere. Diese annähernd kreisförmige Ausbreitung wäre ohne den privaten Autoverkehr nicht möglich gewesen. Wenn nämlich eine kreisförmig gewachsene Stadt eine bestimmte Größe überschreitet, wird es immer schwieriger, am Stadtrand ein eng geflochtenes öffentliches Straßenbahn- oder Busnetz bereitzuhalten; die Maschenweite droht zu groß zu werden. Diese Lücke hatte der Autoverkehr geschlossen, umgekehrt entstand eine enge Abhängigkeit des kreisförmigen Stadtwachstums vom Autoverkehr. Diese Ausrichtung auf den Autoverkehr wurde jedoch immer problematischer: Nur ein Teil der Bevölkerung hat guten Zugang zum Autoverkehr [...]; der Autoverkehr stellt eine in manchen Stadtteilen bereits unzumutbare Belastung der städtischen Umwelt dar.

Ein weiterer Nachteil radial-konzentrischer Großstädte ist der Umstand, daß großflächige Grünräume, also die stadtnahe Landschaft, immer weiter von den inneren Stadtteilen abgedrängt werden. [...] Für jene Bevölkerungsgruppen, die über kein Auto verfügen, ist die stadtnahe Erholungslandschaft nur mehr an Wochenenden erreichbar. Es zeigt sich somit, daß das radial-konzentrische Stadtwachstum zu keiner optimalen Stadtstruktur führte.“¹⁰⁶

Um dieser Entwicklung entgegenzuwirken, wurde im STEP 84 der Vorrang des öffentlichen Verkehrs als Grundlage zukünftiger Planungsentscheidungen festgelegt. Darüber hinaus sollte „die Stadterneuerung gegenüber der Stadterweiterung Priorität erhalten“¹⁰⁷. Stadterweiterung sollte, soweit überhaupt erforderlich, nur mehr entlang von vorgegebenen Siedlungsachsen entlang leistungsfähiger öffentlicher Verkehrsmittel erfolgen. Zwischen diesen Siedlungsachsen waren großzügige Grünräume vorgesehen. Das im STEP 84 vorgestellte neue Modell für die weitere Stadtentwicklung sah die Stärkung der

¹⁰⁵ Magistrat der Stadt Wien, Geschäftsgruppe Stadtentwicklung und Stadterneuerung. Magistratsabteilung 18 – Stadtstrukturplanung (Hg.), Stadtentwicklungsplan Wien. Wien 1985. S. 11 f.

¹⁰⁶ Ebd. S. 13.

¹⁰⁷ Ebd. S. 14.

polyzentrischen Struktur der Stadt durch den vorrangigen Ausbau von Bezirkszentren vor, deren Bedeutung als „wichtige Kommunikationspunkte“ und „Übergangs- und Knotenpunkte zwischen der traditionellen, radial-konzentrischen Stadt und den neuen Siedlungsachsen“¹⁰⁸ betont wurde.

Damit markierte der STEP 84 einen Wertewandel und einen Paradigmenwechsel in der Planung, wenngleich die reale Umsetzung seines Programms nur teilweise und mit Verzögerungen erfolgte.¹⁰⁹

¹⁰⁸ Ebd. S. 16.

¹⁰⁹ Vgl. Pirhofer/Stimmer, Pläne für Wien S. 76 ff.

5. Victor Gruen: Leben und Werk

5. 1. Jugend und erste Arbeiten in Wien

Victor Gruen wurde als Viktor David Grünbaum 1903 in Wien geboren; er entstammte einer jüdischen Anwaltsfamilie. Sein Vater, Adolf Grünbaum, betreute zahlreiche Klienten aus der Welt des Theaters und war der Kunstszene eng verbunden. Sein einziger Sohn Viktor verbrachte seine Kindheit und frühe Jugend in einem bürgerlichen Umfeld, das von liberalem Gedankengut und Weltoffenheit geprägt war.¹¹⁰

Nach dem Abschluss des Realgymnasiums im Jahre 1917 setzte Victor Gruen seine Ausbildung an der Wiener Staatsgewerbeschule fort, danach besuchte er die Akademie der Bildenden Künste. Durch den plötzlichen Tod seines Vaters im Jahre 1918 sah sich der junge Mann jedoch gezwungen, seine Ausbildung abubrechen, um für den Lebensunterhalt seiner Mutter und seiner Schwester aufzukommen. Daher trat Gruen in das Bauunternehmen seines Patenonkels, die Firma Melcher und Steiner, ein. Da ihn diese Tätigkeit jedoch nicht vollständig ausfüllte, begann er sich nebenbei auch für politische und künstlerische Aufgaben einzusetzen. Neben seiner Arbeit als Architekt und Innenausstatter sollten diese politischen und künstlerischen Interessen für Gruen lebenslang bestimmend bleiben.¹¹¹

Bereits während seiner Gymnasialzeit hatte Victor Gruen sich in der Sozialistischen Jugend engagiert und blieb der Sozialdemokratie weiterhin verbunden. Neben seiner beruflichen Tätigkeit leitete er in den Jahren 1926 bis 1934 das „Politische Kabarett am Naschmarkt“. Für diese Theatergruppe, die mit zeitkritischen politischen Statements hervortrat, engagierte sich Gruen als Schauspieler und Verfasser von Einaktern, in denen er versuchte, seine politischen Anliegen mit dem Element der Unterhaltung zu verbinden.¹¹² Daneben verfasste Gruen auch Zeitungs- und Zeitschriftenartikel zu verschiedenen

¹¹⁰ Das freigeistige, von liberalen Gedankengut geprägte Milieu im Wien des Fin de Siècle, das stark von bürgerlichen Intellektuellen jüdischer Herkunft geprägt war, wird u. a. ausführlich dargestellt im Beitrag „Fin de Siècle“ von Wolfgang Maderthaner in Peter Csendes/Ferdinand Opll (Hg.), Wien. Geschichte einer Stadt. Bd. 3: Von 1790 bis zur Gegenwart. Wien – Köln – Weimar 2006. S. 249 ff.

¹¹¹ M. Jeffrey Hardwick, Mall Maker. Victor Gruen, Architect of an American Dream. Philadelphia 2004, S. 10.

¹¹² „Gruen performed in Vienna’s coffeehouses by night. His short performances, a vaudeville mix of music, slapstick, social critique and drama, offered something for everyone. [...] Most of all, the plays, as much as their staging in coffee-houses, created an intense relationship between actors and audience. Gruen adored this sense of the cabaret as a gathering place for the liberal Viennese community. For Gruen, there existed no distinct line between educating people about Socialist politics and entertaining them with jokes or songs – and he would also tread this ambiguous line in his later architectural work.“ Hardwick, Mall Maker S. 10 f.

aktuellen Themen.¹¹³ Während seiner Engagements konnte Gruen zahlreiche wichtige Kontakte knüpfen; aus dieser Zeit datierte seine Bekanntschaft mit prominenten Vertretern der österreichischen Sozialdemokratie, wie dem späteren Wiener Bürgermeister Felix Slavik.

Im Wien der frühen 1920er Jahre existierten auf dem Gebiet der Architektur höchst gegensätzliche Tendenzen nebeneinander, und die oft hitzige Diskussion über moderne Architektur und Stadtplanung beeinflusste auch Victor Gruens berufliche Entwicklung.

Victor Gruens Ausbildung war in der Tradition von Otto Wagner, Adolf Loos und Josef Frank erfolgt. Sowohl die Arbeiten des Architekten Josef Hoffmann, der Objekte des alltäglichen Gebrauchs auf höchstem künstlerischem Niveau schuf, als auch von Adolf Loos, der in seinen Werken die Verbindung zwischen hohem künstlerischen Anspruch und Funktionalität fand, wurden für Gruens eigenes Schaffen bedeutend. In mehreren Beiträgen würdigte Gruen die Leistungen von Adolf Loos, den er als Begründer einer zeitgemäßen, sachlichen, an den Bedürfnissen des täglichen Lebens orientierten Architektur und als Kämpfer gegen den Ornamentstil bewunderte.¹¹⁴ Noch in späteren Jahren berief sich Gruen auf die theoretischen Konzepte, die Loos bei der Ausgestaltung des Herrenmodengeschäfts Knize auf dem Wiener Graben im Jahre 1913 entwickelt hatte.¹¹⁵

Victor Gruen hatte darüber hinaus auch die Gelegenheit, sich mit dem städtebaulichen Konzept von Camillo Sitte auseinander zu setzen. Sitte, dessen städtebauliches Vorbild die historische Stadt war, entwickelte in krassem Gegensatz zu Otto Wagner das Konzept einer Stadt mit unregelmäßigen Straßen und Plätzen, die als Ort urbanen Lebens dienen sollten.

Dennoch prägten auch die Vorstellungen Otto Wagners und der von ihm begründeten Schule Victor Gruens Vorstellungen von Architektur und Stadtplanung.¹¹⁶ Am Werk Otto Wagners beeindruckte Gruen vor allem dessen

¹¹³ Hinter den Kulissen des Politischen Kabarets. Von Viktor Neon. Arbeiterzeitung Nr. 55, 24. 2. 1929; Viktor Grünbaum, Skandal im Kino. Eine Geschichte vom technischen Fortschritt. Arbeiterzeitung Nr. 45, 14. 2. 1931.

¹¹⁴ Viktor Grünbaum, Vom „Looshaus“ zum „Hochhaus“. Das Hochhaus wird heute eröffnet. Arbeiterzeitung, 17. 11. 1932; Viktor Grünbaum, Adolf Loos gestorben. Arbeiterzeitung Nr. 234, 25. 8. 1933.

¹¹⁵ Alex Wall, Victor Gruen. From Urban Shop to New City. Barcelona 2005. S. 21.

¹¹⁶ Zu den von Otto Wagner und seiner Schule geforderten sozialen und ökonomischen Qualitäten urbaner Architektur vgl. den Beitrag von Wolfgang Maderthaner, Anzipatorischer Sozialismus. Der kommunale Wohnbau als urbane Signatur. In: Peter Csendes/Ferdinand Oppl (Hg.), Wien. Geschichte einer Stadt. Bd. 3: Von 1790 bis zur Gegenwart. Wien – Köln – Weimar 2006, S. 381 ff.

Ansicht, dass es die vorrangige Aufgabe städtebaulicher Planung sei, für funktionierende städtische Strukturen und ein leistungsfähiges Transportsystem zu sorgen. Während einer Reise nach Paris im Jahre 1925 lernte Gruen die Ideen von Le Corbusier kennen. Die Auseinandersetzung mit diesen unterschiedlichen und oft widersprüchlichen Konzepten sollte die Entwicklung und späteren Arbeiten von Victor Gruen entscheidend beeinflussen.¹¹⁷

Während seiner Arbeit für die Firma Melcher und Steiner war Gruen auch an Projekten im Zusammenhang des von der sozialdemokratischen Wiener Stadtregierung vorangetriebenen kommunalen Wohnbaus beteiligt. Das erste Wohnbauprogramm mit 25.000 Wohnungen wurde 1923, das zweite mit 30.000 geplanten Wohnungen 1927 beschlossen. Gemeinsam mit den Architekten Rudi Baumfeld – seinem späteren Partner in Amerika – und Ralph Langer beteiligte sich Victor Gruen im Jahre 1925 an einem Wettbewerb für die Ausgestaltung einer städtischen Wohnanlage, wobei das Projekt den dritten Platz erreichte. Obwohl Gruen danach keine weiteren Arbeiten für den sozialen Wohnbau in Wien übernahm, wurde die von der Sozialdemokratie vertretene Ansicht, dass durch eine Verbesserung der Wohnverhältnisse auch in sozialer und politischer Hinsicht positive Auswirkungen auf das Leben der Bevölkerung zu erzielen seien, zur wesentlichen Grundlage für Gruens spätere Arbeiten als Architekt und Stadtplaner:

„The Socialists' bedrock belief was in an improved environment that could uplift the working class. [...] The Viennese Socialists' belief in an environment's power to determine people's social, cultural, and political character would eventually become central to Gruen's American architecture, although in a vastly different realization. Throughout his career, Gruen sought to build his version of a better future, economically and socially, through a reform of cities' physical environment.“¹¹⁸

Als Victor Gruen im Jahre 1932 sein erstes Architekturbüro eröffnete, war das groß angelegte Programm des sozialen Wohnbaus der Wiener Sozialdemokraten bereits fast abgeschlossen; die politischen Veränderungen verhinderten eine Fortsetzung. Daher beschäftigte sich Gruen in den folgenden Jahren hauptsächlich mit Aufträgen aus dem Bereich der Innenarchitektur. Seit 1936 wurde Victor Gruen mehrfach mit der Ausgestaltung der Geschäftsräume verschiedener Wiener Firmen betraut und errichtete innerhalb von zwei Jahren

¹¹⁷ Wall, Victor Gruen S. 24.

¹¹⁸ Hardwick, Mall Maker S. 12.

sieben Geschäfte in Wien.¹¹⁹ Besonders großes Echo im In- und Ausland erzielte Gruen mit seiner Umgestaltung der Parfümerie des an der Wiener Ringstraße gelegenen Hotels Bristol. Bei diesem Projekt gelang es Gruen, den an sich kleinen Verkaufsraum durch den gelungenen Einsatz von Spiegeln und Licht und eine weiße Lackierung der Innenausstattung optisch zu vergrößern und mittels einer innovativen Fassadengestaltung in den öffentlichen Raum zu integrieren.¹²⁰

Das dabei entwickelte neuartige Konzept einer Verbindung zwischen dem öffentlichen Raum der Straße und dem Geschäftsraum führte Victor Gruen in den folgenden Jahren weiter aus, etwa bei der Gestaltung des in der Wiener Rotenturmstraße gelegenen Stoffgeschäfts der Firma Singer, dessen Eingang er in Form einer von Schaufenstern flankierten Arkade gestaltete und bei der Gestaltung des Herrenmodengeschäfts Deutsch. Durch diese Arbeiten konnte sich Victor Gruen innerhalb weniger Jahre einen Namen auf dem Gebiet der Gestaltung von Verkaufslokalen machen: Seine Arbeiten wurden in den renommierten Architekturzeitschriften *Architectural Review* sowie *L' Architecture d' Aujourd'hui* erwähnt.¹²¹

Diese erfolgreiche Tätigkeit Gruens in Wien erfuhr allerdings durch den Einmarsch deutscher Truppen in Österreich eine abrupte Unterbrechung, als Victor Gruen sich aufgrund seiner jüdischen Herkunft und seiner Nähe zur Sozialdemokratie mit der Verfolgung durch die Nationalsozialisten konfrontiert sah.

5. 2. Die Jahre in Amerika

Bereits unmittelbar nach der Machtübernahme der Nationalsozialisten wurde Victor Gruens Firma von einem Parteimitglied übernommen und Gruen selbst kurzfristig verhaftet. Nach der Erlangung eines Affidavits gelang es Gruen im Juni 1938 gemeinsam mit seiner ersten Frau, Alice (Lizzie) Kardos, Österreich mit Hilfe

¹¹⁹ Dabei handelte es sich um die Bristol-Parfümerie am Kärntner Ring (1935), die Parfümerie Guerlain (Inh. M. Fahrer) am Graben (1936), das Stoffgeschäft Singer in der Rotenturmstraße (1936), die Herrenmodengeschäfte Deutsch (1936) und Piccadilly Am Hof (1937), das Damenmodengeschäft Richard Löwenfeld in der Kärntner Straße (1937) sowie die Park Confiserie in der Hietzinger Hauptstraße. Diese Arbeiten Gruens fielen den Zerstörungen des Zweiten Weltkrieges zum Opfer. Vgl. Victor Gruen, Ein realistischer Träumer. Rückblicke, Einblicke, Ausblicke. Unveröffentlichtes Manuskript, 1979. S. 81. Zitiert nach Schafhauser, Die Mall S. 11.

¹²⁰ Wall, Victor Gruen S. 26.

¹²¹ Ebd. S. 27 ff.

von Freunden unter abenteuerlichen Umständen zu verlassen. Über Zürich, Paris, London und Southampton gelangte das Ehepaar schließlich nach New York.¹²²

Unter der Präsidentschaft von Franklin D. Roosevelt war es in den 1930er Jahren zum ersten und zweiten *New Deal* gekommen, einer Politik, die eine Verbesserung der krisenhaften wirtschaftlichen Situation in den USA herbeiführen sollte. Mit dem zweiten *New Deal* verstärkte sich die staatliche Einflussnahme auf die amerikanische Wirtschaft; durch neue staatliche Aufträge wurde eine Verbesserung der Lage der amerikanischen Bauwirtschaft erreicht. Seit dem *National Industrial Recovery Act* von 1933 gab es auch in den USA einen staatlich geförderten sozialen Wohnbau nach europäischem Vorbild. Diese Wirtschaftspolitik, mit der es der amerikanischen Regierung unter Präsident Roosevelt gelang, die Wirtschaft mit Hilfe eines umfangreichen Investitionsprogrammes wieder anzukurbeln, führte in den ausgehenden 1930er Jahren zu neuen Arbeitsmöglichkeiten auch für die aus Europa gekommenen Architekten.¹²³

Victor Gruen, der mittellos in New York angekommen war, fand zunächst Beschäftigung als Zeichner. Da Gruen ein ausgeprägtes kommunikatives Talent besaß, gelang es ihm, sich auch in der Emigration bald einen großen Bekanntenkreis aufzubauen und wichtige Kontakte zu knüpfen, die zu ersten Aufträgen in New York führten. Wie bereits in seiner Heimat blieb er daneben auch der Welt des Theaters verbunden und leitete die *Refugee Artists Group*¹²⁴. In der Rückschau äußerte er sich positiv über die Situation in New York nach 1938 und die Möglichkeiten, die er vorfand.¹²⁵

Ein Umstand, der Victor Gruen seinen Einstieg in sein ursprüngliches Metier erleichterte, war die Organisation der Weltausstellung in New York in den Jahren 1939 und 1940, von der sich der New Yorker Bürgermeister Fiorello LaGuardia wichtige Impulse und bauliche Verbesserungen für die Stadt versprach. Die Weltausstellung führte ihren Besuchern neue Technologien und Kunstformen und die Vision einer Stadt der Zukunft vor Augen und machte auch auf Gruen, der für

¹²² Hardwick, *Mall Maker* S. 13 ff.

¹²³ Oliver Rathkolb, *Zeithistorische Rahmenbedingungen*. In: Matthias Boeckl (Hg.), *Visionäre und Vertriebene. Österreichische Spuren in der modernen amerikanischen Architektur*. Wien – Berlin 1995 S. 43-49.

¹²⁴ Otto Kapfinger, Victor Gruen und Rudi Baumfeld. *Traumkarriere einer Partnerschaft*. In: Matthias Boeckl (Hg.), *Visionäre und Vertriebene. Österreichische Spuren in der modernen amerikanischen Architektur*. Wien – Berlin 1995. S. 255.

¹²⁵ Rathkolb, *Zeithistorische Rahmenbedingungen* S. 48.

zwei New Yorker Architekturbüros an Projekten im Zusammenhang der Weltausstellung arbeitete, starken Eindruck.¹²⁶

Die amerikanische Architektur war in den 1930er Jahren von einem deutlichen Wandel geprägt, da die starken Einflüsse aus Europa – die bereits seit den ersten Jahrzehnten des 20. Jahrhunderts wirksam wurden – zu einer Abwendung von der klassizistischen Tradition und zum Durchbruch moderner funktionalistischer Tendenzen führten. Diese Entwicklung wurde durch Architekten wie Mies Van der Rohe, Walter Gropius und Marcel Breuer, die in den 1930er Jahren aus Europa in die USA emigrierten, vorangetrieben.¹²⁷

Ein weiterer wichtiger Bereich, in dem Gruen Fuß fassen und Aufträge übernehmen konnte, war die Ausstattung und Ausgestaltung von Geschäftslokalen in der New Yorker Fifth Avenue. Dieses Arbeitsgebiet war bisher von der amerikanischen Architektur eher vernachlässigt worden, da es traditionellerweise nicht als eigentliche Aufgabe des Architekten gesehen wurde. Durch die Herausforderungen der Weltwirtschaftskrise war man nunmehr gezwungen, sich zunehmend auch mit diesem Bereich auseinanderzusetzen; in den folgenden Jahren entwickelte sich die Gestaltung von Geschäften zur wichtigen Aufgabe für eine neue Generation junger Architekten, wie z. B. Morris Ketchum, der Gruens erster Partner wurde.

Nach der Beendigung seiner Arbeit auf der New Yorker Weltausstellung erhielt Victor Gruen den wichtigen Auftrag, die Planung und Gestaltung der ersten amerikanischen Niederlassung der Firma Lederer in der New Yorker Fifth Avenue zu übernehmen. Der Firmeninhaber, Hermann Lederer, war ebenfalls ein österreichischer Emigrant und hatte bereits in Wien und Paris Geschäfte für Luxuslederwaren besessen.

Da Victor Gruen selbst keine amerikanische Architektenlizenz besaß, arbeitete er bei diesem Projekt mit dem bereits erwähnten amerikanischen Architekten Morris Ketchum zusammen, den er von seiner Arbeit bei der Weltausstellung her kannte. Offiziell fungierte Ketchum als Architekt, Gruen (noch unter seinem Namen Gruenbaum) hingegen als „Designer“.

Die Partner Gruen und Ketchum gestalteten miteinander das Lederwarengeschäft von Hermann Lederer (Lederer de Paris) sowie das Schmuckgeschäft Ciro in der Fifth Avenue. Beide Geschäfte wurden 1939 eröffnet. In den folgenden Jahren

¹²⁶ Hardwick, Mall Maker S. 17 f.

¹²⁷ Ebd. S. 19.

entwickelte sich die Fifth Avenue aufgrund der Impulse, die der Bau des Rockefeller Centers mit seinen Büros, Geschäften und Unterhaltungslokalen mit sich brachte, zu einer elitären Geschäftsstraße mit exklusiven Geschäften und begründete New Yorks Ruf als Einkaufsmetropole.¹²⁸



Abb. 1: Lederer de Paris, New York (1939)

Bei Konzeption der Fassade von Lederers Geschäft in der Fifth Avenue stand die Frage der Verbindung zwischen dem öffentlichen Raum der Straße und dem Inneren des Geschäfts im Vordergrund. Mit seinem Rückgriff auf das bereits bei seinen Wiener Arbeiten verwendete Konzept der Arkade mit integrierten Vitrinen schuf Gruen einen neuen Raum, der die Passanten zum Verweilen einladen sollte. Darüber hinaus vergrößerte er auf diese Weise die Fassadenfläche, die somit mehr Möglichkeiten zur Präsentation der Waren bot. Die von Gruen verwendeten hochwertigen Materialien sollten die Anziehungskraft des Geschäftes vergrößern und einen passenden Rahmen für die ausgestellten Luxuslederwaren bieten. Durch den geschickten Einsatz von Lichteffekten – wie einer Decke aus grünem Glas mit indirektem Licht – sollten die Vorbeigehenden zum Betrachten der ausgestellten Artikel animiert werden.

¹²⁸ Ebd. S. 24 f.

Victor Gruens Gestaltungskonzept machte allgemein großen Eindruck und wurde nicht nur in Architekturzeitschriften behandelt, sondern auch in anderen Zeitungen und Magazinen vorgestellt; Lederer de Paris wurde in diesem Zusammenhang als „Store of the Month“ ausgezeichnet.¹²⁹

In den folgenden Monaten erhielten Victor Gruen und Morris Ketchum noch einige weitere Aufträge zur Gestaltung von Geschäftslokalen. Ihre Zusammenarbeit dauerte zwar nur etwa ein Jahr, wurde aber für beide Partner zu einem wichtigen Grundstein ihrer jeweiligen weiteren Karriere. Innerhalb weniger Jahre war es Victor Gruen gelungen, sich in New York einen Namen zu machen. Neben der Arbeit als Designer verschiedener Geschäftslokale verfasste Gruen auch für verschiedene Zeitschriften Artikel zu diesem Thema und arbeitete auch im Bereich des Theaters.

Mit Elsie Krummeck, die an der Parsons School of Art and Design studiert und bereits als Designerin bei der Gestaltung von Fassaden und Innenräumen mitgearbeitet hatte, gründete Gruen nach seiner Trennung von Morris Ketchum im November 1939 die Firma „Gruenbaum & Krummeck, Designers“. Das Unternehmen vergrößerte sich rasch; im Jahre 1941 kam Rudi Baumfeld, Gruens Jugendfreund aus Wien, als Mitarbeiter hinzu.

Als besonders aussichtsreich erwies sich für Gruens Firma der Bereich der Planung von Geschäften.¹³⁰ Daher war Gruen in den folgenden Jahren gemeinsam mit Elsie Krummeck, die er nach der Scheidung von Lizzie Kardos¹³¹ im Jahre 1942 heiratete, hauptsächlich mit der Ausgestaltung von Boutiquen und Warenhäusern beschäftigt. Bereits bei diesen Projekten, die die Partner in den frühen vierziger Jahren gestalteten, wurde Gruens Auffassung vom Einkauf als soziale Komponente urbanen Lebens deutlich.¹³²

Mit dem Auftrag zur Gestaltung von Geschäften der rasch expandierenden Ladenkette Grayson's in Kalifornien erschloss sich Gruen und Krummeck ein neuer, größerer Aufgabenbereich. Die starke Expansion von Ladenketten war ein

¹²⁹ Wall, Victor Gruen S. 30.

¹³⁰ „While commissions gave Gruen a diversity of work experiences, retail design emerged as his most promising opportunity. [...] In 1940, President Roosevelt, just reelected, began preparing America for war with Germany. Surprisingly, retail design would get a new push upon America's entry into World War II. The war would pull Gruen and Krummeck's work in new directions ...“ Hardwick, Mall Maker S. 47

¹³¹ Trotz ihrer Trennung blieb Gruen seiner ersten Frau Lizzie, die später als Einkäuferin arbeitete, auch weiter verbunden.

¹³² Wall, Victor Gruen S. 32-40.

Trend, der sich während der Kriegsjahre verstärkte und im Zusammenhang mit der gerade in diesen Jahren besonders zunehmenden Berufstätigkeit der amerikanischen Frauen stand. Zwischen 1940 und 1944 strömten fast vier Millionen weibliche Arbeitskräfte auf den amerikanischen Arbeitsmarkt. Auf diese Vergrößerung der potentiellen Käuferschicht reagierte Grayson's mit der Errichtung neuer Geschäfte in jenen Städten, die durch die Einflüsse der Kriegswirtschaft Wachstumsimpulse erhalten hatten.¹³³

1940 wurden Gruen und Krummeck erstmals mit der Gestaltung einer Filiale von Grayson's in der Vorstadt von Seattle beauftragt. Dabei ging es nicht um den Verkauf von Luxuswaren, sondern von Waren für Käufer aus der Mittelschicht. Dennoch zeichnete sich Gruens und Krummecks Planung – die beiden wurden in den folgenden Jahren mit der Gestaltung weiterer Filialen von Grayson's beauftragt – durch eine ausgefallene, dominante Fassadengestaltung aus.¹³⁴

Die Arbeit für Grayson's führte Gruen in verschiedene Teile der USA. Zur selben Zeit entschied er sich für die Amerikanisierung seines ursprünglichen Namens Grünbaum und beantragte gleichzeitig mit der amerikanischen Staatsbürgerschaft im Dezember 1941 eine Namensänderung auf Victor David Gruen.

Bereits während des Zweiten Weltkrieges begann in den USA die Auseinandersetzung mit den nach Kriegsende zu erwartenden wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Entwicklungen, eine Diskussion, die auch auf den Gebieten der Architektur und der Stadtplanung erfolgte. In diesem Zusammenhang wurden Gruen und Krummeck im Jahre 1943 zur Teilnahme an einem von der Zeitschrift *Architectural Forum* veranstalteten Wettbewerb eingeladen. Die teilnehmenden Architekten sollten für die Ausgabe „Architecture 194x“ der Zeitschrift Konzepte für die Gestaltung einer Modellstadt für die Zeit nach dem Kriegsende erarbeiten.¹³⁵ Bei der Planung sollten neue Technologien berücksichtigt und die Verwendung neuer Baumaterialien forciert werden. Das erklärte Ziel war es, durch die baulichen

¹³³ Hardwick, Mall Maker S. 50 ff.

¹³⁴ Wall, Victor Gruen S. 37 ff.

¹³⁵ „Im Jahr 1943 lud die US-amerikanische Zeitschrift ‚Architectural Form‘ Victor Gruen und seine Frau Elsie Krummeck ein, an einem Austausch von Visionen zur architektonischen Gestaltung der Nachkriegszeit teilzunehmen. Die Redakteure der Nummer ‚Architecture 194x‘ forderten anerkannte Modernisten wie Mies van der Rohe und Charles Eames auf, Teile einer Modellstadt für das Jahr 194x zu entwerfen, also für jenes unbekannte Jahr, in dem der Zweite Weltkrieg zu Ende sein würde.“ Annette Baldauf, Shopping Town USA. Victor Gruen, der Kalte Krieg und die Shopping Mall <http://www.eurozine.com/articles/2007-05-25-baldauf-de.html>.

Maßnahmen eine Verbesserung für das Gemeinwesen insgesamt, nicht nur für die Besitzer einzelner Gebäude, zu erreichen.

Die Aufgabe von Gruen und Krummeck war es dabei, den Prototyp eines „Regional Shopping Centers“, eines regionalen Einkaufszentrums, zu entwerfen, ein Auftrag, der die beiden vor völlig neue Herausforderungen stellte, da sie sich bei ihren bisherigen Arbeiten nicht mit Fragen der Stadtplanung befasst hatten und es nun nicht um einen isolierten Planungsauftrag, sondern um dessen Einbindung in ein städtisches Gesamtkonzept ging. Die Planungen für „Architecture 194x“ stellten auch den Beginn von Victor Gruens Befassung mit dem Problem des zunehmenden Individualverkehrs dar, einem Thema, das in Gruens späteren Jahren stark an Bedeutung gewinnen sollte.

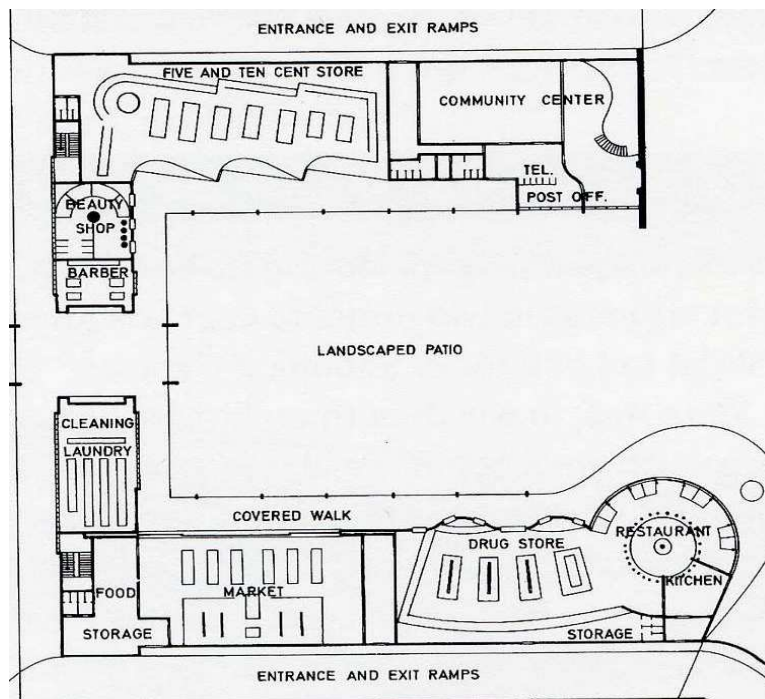


Abb.2: Shopping Center 194x (1943)

Der Entwurf von Gruen und Krummeck ging in seinem Umfang und hinsichtlich der Funktion letztlich weit über das von den Auftraggebern vorgesehene „kleine Nachbarschaftseinkaufszentrum“¹³⁶ hinaus. In die Planung floss die Unzufriedenheit der beiden Architekten mit den bestehenden Bedingungen des Einkaufs ein. Gruen und Krummeck verarbeiteten ihre Erfahrungen mit der schlechten Erreichbarkeit von Geschäften aufgrund zu großer Entfernungen, mit dem Problem des hohen Verkehrsaufkommens durch motorisierte Käufer, mit dem

¹³⁶ Ebd.

Fehlen ausreichender Parkmöglichkeiten sowie dem Mangel an Fußgängern vorbehaltenen Bereichen in bestehenden Einkaufszentren und -straßen. Ausgehend vom Vorbild der Stadtkerne europäischer Städte entwickelte Gruen ein Planungskonzept, das auf verschiedenen strukturellen Neuerungen beruhte: Zunächst war eine grundsätzliche Trennung von Einkauf und Autoverkehr vorgesehen, da Gruen eine derartige Entflechtung als geeignet ansah, um der Verkehrsproblematik gegenzusteuern und ein neuartiges Einkaufserlebnis zu ermöglichen. Andererseits wurde die Zusammenführung und Verknüpfung von Konsum- und Zivilräumen angestrebt, um damit eine neue Form des öffentlichen Raums zu schaffen.¹³⁷

Neuartig am Konzept von Gruen und Krummeck war unter anderem die Anlage der verschiedenen Geschäfte, Restaurants und öffentlichen Einrichtungen rund um einen zentralen, weitläufigen und begrünten Platz. Obwohl dabei die kommerziellen Einrichtungen zahlenmäßig überwogen, betonten Gruen und Krummeck die wesentliche Rolle öffentlicher Einrichtungen in ihrem Einkaufszentrum der Zukunft, das sich auf diese Weise als Raum des gesellschaftlichen Austauschs etablieren sollte.¹³⁸

Da das ursprüngliche Projekt vom *Architectural Forum* abgelehnt wurde, musste es von den beiden Planern mehrmals überarbeitet werden. In ihrer neuen Version entwickelten Gruen und Krummeck erstmals die Idee eines geschlossenen Glasgebäudes, das verschiedene Geschäftslokale und öffentliche Einrichtungen beherbergen und von konzentrisch angelegten Fußgänger- und Parkbereichen umgeben sein sollte. Da auch dieser neuartige Entwurf nicht angenommen wurde, kam es schließlich zur Konzeption eines konventionellen Einkaufszentrums. Gruens Idee der geschlossenen, von störenden Einflüssen befreiten „Shopping Mall“ wurde erst Jahre später wieder aufgenommen, die Idee der Kombination verschiedener Funktionen in einem Gebäudekomplex beeinflusste allerdings die Planungen verschiedener anderer Architekten.¹³⁹

¹³⁷ Ebd. sowie Hardwick, *Mall Maker* S. 82 f.

¹³⁸ Michael Zinganel, *Wien für Amerikaner. Vom politischen Kabarett zur Shopping Mall*. In: *dérive. Zeitschrift für Stadtforschung* 28/3 S. 2.

http://www.derive.at/index.php?p_case=2&id_cont=251&issue_No=3 15.10.2007

¹³⁹ „The partners' lofty social goals for their commercial project had echoes in other architects' 194X buildings. For instance, Charles Eames designed a city hall with an auditorium, exhibition space, and outside restaurant. [...] Pietro Belluschi, the Seattle modernist, envisioned an office building with squash courts, massage parlors, a coffee shop, and a clubroom. In fact, across the board the 194X architects insisted on placing many functions in one building, combining work, entertainment, and merchandising.“ Hardwick, *Mall Maker* S. 86.

Die unmittelbar auf das Kriegsende folgenden Jahre stellten in privater und beruflicher Hinsicht eine schwierige Zeit für Victor Gruen dar.¹⁴⁰ Nach jahrelanger Arbeit für die Ladenkette Grayson's war es 1948 zu grundsätzlichen Differenzen und zur Aufkündigung des Vertrages mit Gruen & Krummeck gekommen. Die Planungen für „Architecture 194x“ hatten nicht unmittelbar zu neuen Aufträgen geführt. Allerdings begann gerade in dieser Zeit Victor Gruens verstärkte Auseinandersetzung mit neuen Problemen der städtebaulichen Entwicklung.

Die Jahre, in denen Victor Gruen sich in Amerika zu etablieren begann, fielen in eine Zeit raschen gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Umbruchs in den USA. In den Jahren nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs erlebten zahlreiche amerikanische Städte durch einen von der Regierung geförderten Bauboom bei privaten Eigenheimen und durch den aufgrund der zunehmenden Motorisierung verstärkt betriebenen Straßen- und Autobahnbau eine starke flächenmäßige Ausdehnung und grundlegende strukturelle Umgestaltung.

Gruen beobachtete diesen Wandel und setzte sich zunehmend damit auseinander. In mehreren Zeitschriftenartikeln äußerte er sich kritisch zu den Veränderungen, die er in den amerikanischen Städten beobachtete, und die seiner Meinung nach einen Verlust an Lebensqualität mit sich brachten, wobei er besonders auf die Zunahme des Individualverkehrs und die Unfähigkeit der für die Stadtplanung verantwortlichen Instanzen, Fehlentwicklungen entgegenzusteuern, hinwies.¹⁴¹

Er reagierte in seinen Veröffentlichungen auf die neuen Herausforderungen, die sich durch die Entwicklung der Konsumgesellschaft bzw. durch den wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Wandel nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs für die Planung ergaben. Er erkannte, dass das amerikanische „Wirtschaftswunder“ und die Entwicklung des Massenkonsums in der amerikanischen Nachkriegsgesellschaft ein Umdenken im Bereich der städtebaulichen Planung erforderlich machten.

¹⁴⁰ Neben den beruflichen Schwierigkeiten, mit denen sich Gruen in dieser Zeit konfrontiert sah, kam es auch zu ernststen Problemen in seiner Ehe mit Elsie Krummeck, die auf eine persönliche Auseinanderentwicklung der beiden zurückzuführen waren. Hardwick, Mall Maker S. 91.

¹⁴¹ „In a 1949 article for *Women's Wear Diary*, Gruen lamented that Americans no longer enjoyed their lives. Personal difficulties giving an edge to his words, Gruen described how Americans squandered their days trapped in automobiles, driving from store to store. He reasoned that World War II had been fought for peace, democracy, and the American Way of Life, but peacetime seemed to bring only more frustrations. People were living in ugly houses in even uglier cities and shopping in ugly stores. Because of 'poor planning and lack of coordination', Gruen claimed, 'the postwar dream cost too much money.'“ Hardwick, Mall Maker S. 92.

Im Zuge seiner Auseinandersetzung mit der Problematik der Suburbanisierung¹⁴², die in den Nachkriegsjahren in den amerikanischen Städten ihren Fortgang nahm, entwickelte Gruen – ausgehend von seinen bisherigen Arbeiten im Bereich der Geschäftsgestaltung – einen neuen Ansatz zur Lösung dieses Problems. Seiner Meinung nach war eine qualitative Verbesserung der Einkaufsmöglichkeiten in den expandierenden Vorstädten notwendig und geeignet, um eine allgemeine Erhöhung der Lebensqualität zu erzielen.¹⁴³

Die verstärkte Abwanderung der mittelständischen Wohnbevölkerung aus den Zentren der amerikanischen Städte hatte bereits zu einem bedenklichen Niedergang der innerstädtischen Warenhäuser geführt. Die Stadtzentren hatten im Verlauf dieser schon seit den ausgehenden 1920er Jahren voranschreitenden Entwicklung ihre Einkaufsfunktion bereits zu einem großen Teil an die boomenden Vorstädte abgegeben. Warenhausketten sahen sich daher mit der Notwendigkeit der Neugründung von Filialen in den expandierenden Vorstädten konfrontiert.

Zu diesen zählte die Firma Milliron's, die Gruen & Krummeck mit der Planung ihrer ersten vorstädtischen Niederlassung in Westchester, einem Vorort von Los Angeles beauftragte. Milliron's strebte jedoch nicht allein eine Ausweitung des Unternehmens in die Vorstädte, sondern auch eine Sanierung seines Kaufhauses in der Innenstadt an. Daher arbeiteten Gruen & Krummeck zunächst Modernisierungsvorschläge für die innerstädtische Niederlassung von Milliron's aus; anschließend befassten sie sich mit der Entwicklung eines neuartigen Warenhauses für die Vorstadt, das diesem spezifischen Umfeld angepasst sein sollte.¹⁴⁴

Dieser Auftrag bot Gruen & Krummeck eine Gelegenheit, die theoretischen Konzepte, die sie im Rahmen der Planungen für „Architecture 194x“ entwickelt hatten, in der Praxis umzusetzen. Als ein wesentlicher Aspekt ihrer Planungen erwies sich die zunehmende Bedeutung des Individualverkehrs, welche die beiden erkannten und berücksichtigten. Das in den Vororten von Los Angeles eröffnete großflächig angelegte Warenhaus Milliron's, das über Parkmöglichkeiten auf dem

¹⁴² Zum Phänomen der Suburbanisierung vgl. ausführlich die Kapitel 2 und 3 der vorliegenden Arbeit.

¹⁴³ „Rather than advocating a turn away from retailing or strips, Gruen simply offered to clean them up and improve them. For a solution, Gruen looked to his own work. ‚Speciality stores,‘ Gruen crowed, ‚have made great strides‘: ‚They are offering their customers surroundings which, by making the shopper feel comfortable and ‚at home‘, create an excellent shopping atmosphere.‘ He then suggested that better designed retail businesses could become a beneficial part of any community.“ Hardwick, Mall Maker S. 92.

¹⁴⁴ „Milliron declared that he was not interested in building a typical downtown department store for the suburbs; he wanted a revolutionary new form, a store that expressed urbanity in the suburbs.“ Hardwick, Mall Maker S. 95.

Dach verfügte, war das erste Beispiel für Gruens neuartige Konzeption.¹⁴⁵ Milliron's wurde zum Symbol eines neuen vorstädtischen Einkaufserlebnisses. Durch die Installation zusätzlicher Serviceeinrichtungen, z. B. eines für verschiedene Zwecke nutzbaren Veranstaltungssaales, sollte ein in den Vorstädten bestehender Mangel an solchen Einrichtungen kompensiert werden. Dieses Projekt begründete auch Gruens Reputation auf dem Gebiet der Planung von Einkaufszentren.

Ein weiterer Auftrag, den Victor Gruen im Jahre 1949 übernahm, führte ihn nach Detroit. Im Auftrag der Firma Hudson erarbeitete Gruen in mehreren Etappen ein Planungskonzept für die stufenweise Errichtung von vier Einkaufszentren in den Vororten von Detroit.¹⁴⁶ Dafür stellte Gruen, der nun nicht mehr mit Elsie Krummeck arbeitete, ein neues Team zusammen, dem Karl Van Leuven, Gruens Wiener Kollege Rudi Baumfeld sowie der italienische Architekt Edgardo Contini angehörten. Er gründete das Planungsbüro „Victor Gruen Associates“ (VGA) mit seinem Hauptsitz in Los Angeles. In diesen Jahren begann auch Gruens langjährige Zusammenarbeit mit dem Wirtschaftsfachmann Larry Smith (1901-1967), der eine kaufmännische Ausbildung einbrachte und sich mit wirtschaftlichen Fragestellungen im Zusammenhang mit Gruens Projekten auseinandersetzte.¹⁴⁷

Im März 1954 wurde das erste der vier geplanten Zentren, „Northland“, eröffnet. Bei dieser Anlage wurde die von Victor Gruen bereits in seinen Entwürfen für „Architecture 194x“ des *Architectural Forum* entwickelte Idee eines Einkaufszentrums mit Fußgängerbereich erstmals realisiert. „Northland“ stellte das damals größte regionale Einkaufszentrum der USA dar. Im Zentrum der Anlage befand sich das vierstöckige Warenhaus des Auftraggebers, Hudson's, das von Fußgängerbereichen umgeben war; weitere Gebäude mit zahlreichen anderen Geschäften schlossen sich an. Die öffentlichen Bereiche waren nach dem Vorbild der Zentren europäischer Städte als Höfe, Fußgängerstraßen, Terrassen und Arkaden gestaltet; sie wurden durch Springbrunnen, Bepflanzungen und Skulpturen aufgelockert. Die ganze Anlage war außen von weitläufigen, ringförmig

¹⁴⁵ Die Gestaltung des Daches als Parkebene wurde durch den Umstand ermöglicht, dass sich das Milliron's im Gegensatz zu den innerstädtischen Warenhäusern, die aus Platzgründen mehrstöckig konzipiert waren, flach ausbreitete, was aufgrund der geringeren Grundstückspreise in den Vorstädten realisierbar war. Um die optische Anziehungskraft zu gewährleisten des flachen Gebäudes zu gewährleisten, gestalteten die Architekten eine besonders auffällige Fassade. Dazu ausführlich Hardwick, *Mall Maker* S. 93 ff.

¹⁴⁶ Wall (2005) S. 74 ff.

¹⁴⁷ Ebd. S. 78 f.

angelegten Parkplätzen und von einer Erschließungsstraße umgeben; der Verkehrsfluss wurde durch verschiedene Maßnahmen reguliert und organisiert. Victor Gruens im „Northland Center“ realisiertes Konzept erwies sich als von durchschlagendem wirtschaftlichem Erfolg. „Northland“ wurde eines der ertragreichsten Einkaufszentren des Landes und täglich von durchschnittlich 45.000 Besuchern aufgesucht.¹⁴⁸

Während seiner Arbeiten an diesem Projekt entwickelte Victor Gruen nicht nur seine Vorstellungen von der Funktion und den Aufgaben eines vorstädtischen Einkaufszentrums weiter, sondern arbeitete auch seine Überlegungen zur zentralen Rolle des Planers innerhalb des Planungsteams und zu den komplexen Abläufen des Planungsprozesses aus.

Gruen beschrieb den von ihm geplanten Typus des regionalen Einkaufszentrums als Ausdruck einer neuen, innovativen Art von Planung, die auf der Arbeit eines Teams von Fachleuten aus verschiedenen Fachgebieten beruhte und sich durch eine umfassende Analyse aller mit dem Bau verbundenen Aspekte auszeichnete. Gleichzeitig stellte er das von ihm konzipierte regionale Einkaufszentrum als Motor der sozialen, kulturellen und wirtschaftlichen Entwicklung sowohl in den Vorstädten, als auch – durch seine Vorbildwirkung – als Impulsgeber für die Revitalisierung herabgekommener Stadtzentren dar. Dabei behandelte Gruen mehrere thematische Schwerpunkte, die für seine weiteren Arbeiten bestimmend bleiben sollten: die Frage der Organisation des Individualverkehrs, die Notwendigkeit der Funktionsmischung, die Einbringung künstlerischer Aspekte in die Planung und vor allem die Frage der Bedeutung des öffentlichen Raumes. Diese Überlegungen fasste Gruen einige Jahre später, 1960, in seinem gemeinsam mit Larry Smith verfassten Buch „Shopping Towns USA“ zusammen.¹⁴⁹

Victor Gruens Planungen für „Northland“ zeigten erstmals sein neues Verständnis

¹⁴⁸ Ebd. S. 81 ff.

¹⁴⁹ „In 1952, with only a few major centers open, *Progressive Architecture* devoted a major part of its June issue to the regional shopping center, and this issue established Gruen as one of the principal spokesmen for the new building type. [...] Gruen, with Smith, then introduced the strategic elements for the regional shopping center that he would emphasize throughout his career: first and foremost, the organization and separation of traffic; second, a programmatic mix that would include civic and social functions; and third, the use of public art, landscaping, and other amenities to create a diverse pedestrian movement. The ability of the public spaces to support social and cultural activities would ensure the commercial success of the center. It was the public space – as much as the department store – that would be the attractor.“ Wall, Victor Gruen S. 80.

von Architektur als Gestaltung der Umwelt. Seine Arbeiten riefen großes Echo hervor¹⁵⁰; die positiven Reaktionen auf das „Northland“-Projekt waren von großer Bedeutung für den Erfolg von Victor Gruen Associates.

Gruen plante in den folgenden Jahren noch mehrere andere Einkaufszentren nach dem Vorbild des „Northland“. Der kommerzielle Erfolg dieser Zentren trug dazu bei, dass in den Vororten der meisten amerikanischen Städte die Zahl der Einkaufszentren rasant stieg, was den wirtschaftlichen Niedergang der Stadtzentren beschleunigte. Diese Entwicklung, besonders auch der Umstand, dass in vielen Fällen aus wirtschaftlichen Gründen auf die Einrichtung sozialer und kultureller Einrichtungen in den neu geschaffenen vorstädtischen Einkaufszentren verzichtet wurde, rief Gruens Kritik hervor und führte dazu, dass er sich letztlich von dem Konzept der Shopping Mall distanzierte.¹⁵¹

Architekten, Forschungsinstitute und Vertreter der Stadtverwaltungen setzten sich seit Beginn der 1950er Jahre intensiv mit den Problemen des Stadtverfalls und der massiven Zunahme des Individualverkehrs auseinander und entwickelten Sanierungsvorschläge. Auch Victor Gruen versuchte – wie andere Architekten dieser Zeit – konkrete Strategien zur Wiederbelebung der Stadtzentren zu entwerfen.

Er entwickelte die Idee des „Dynamic Planning“, der Zusammenarbeit privater und öffentlicher Instanzen und der betroffenen Stadtbewohner mit den beauftragten Planern, mit dem Ziel der Entwicklung von Maßnahmen zur Verbesserung der innerstädtischen Lebensbedingungen.¹⁵²

Gruens neuartige Planungsmethode wurde im Jahre 1956 in einem Plan, den sein Büro Victor Gruen Associates für die Erneuerung der Innenstadt von Fort Worth (Texas) vorlegte, angewendet. Das für Fort Worth vorgeschlagene Sanierungskonzept stützte sich auf Daten, die mit Hilfe umfangreicher Analysen der Wirtschafts- und Verkehrssituation erhoben worden waren.¹⁵³

Als Ausgangspunkt für seine Ansätze zur Lösung des innerstädtischen Verkehrsproblems dienten Gruen dabei verschiedene Überlegungen, die er bereits

¹⁵⁰ In einer Besprechung für das Architectural Forum im Juni 1954 lobte die Architektin Jane Jacobs, die sich mit der Problematik der Suburbanisierung auseinandersetzte, Northland als Wiederentdeckung der Tradition alter Markttorte mit einem kompakten, am Fußgänger orientierten Aufbau. Vgl. ebd. S. 90.

¹⁵¹ Ebd. S. 103 ff.

¹⁵² Ebd. S. 122 f.

¹⁵³ Hardwick, Mall Maker S. 169.

bei der Gestaltung der von ihm geplanten Einkaufszentren erfolgreich angewendet hatte. Wie bei der Planung seiner Shopping Center konzentrierte sich Gruen auf den Zusammenhang zwischen öffentlichem Raum und Gebäuden sowie auf die Frage der Organisation des Verkehrs.

Die Lösung des Verkehrsproblems sah Gruen in der Schaffung eigener, voneinander getrennter Bereiche für den Fußgänger- und Autoverkehr. In seinem ursprünglichen Plan für Fort Worth war eine die gesamte Innenstadt umfassende Fußgängerzone vorgesehen. Das Verkehrskonzept, das auf eine Reduktion des Individualverkehrs abzielte, sah einen Ausbau der öffentlichen Verkehrsmittel, die Errichtung einer Umfahrungsstraße sowie öffentlicher Garagen vor. Durch die Absiedlung kernfremder Funktionen sollte der dafür notwendige Raum gewonnen und eine Verbesserung der Umweltbedingungen erzielt werden. Mittels einer schrittweisen Erneuerung bestehender Strukturen sollte ein multifunktionaler Stadtkern als soziales und kulturelles Zentrum der gesamten Stadt geschaffen werden.¹⁵⁴

Das von Victor Gruen präsentierte Erneuerungskonzept wurde von der Öffentlichkeit positiv aufgenommen und auch in Fachkreisen gelobt, erwies sich allerdings in seiner Radikalität als zu fortschrittlich und konnte letztlich nicht umgesetzt werden. Allerdings wurde in Gruens Plan „A Greater Fort Worth Tomorrow“ die grundlegende Idee eines Stadtzentrums mit hoher Lebensqualität, einer Innenstadt als „Oase“¹⁵⁵ geprägt. Gruens Planungen für Fort Worth stellen damit eines der frühesten umfassenden Sanierungskonzepte für Stadtkerne dar.

Aufgrund seiner Erfahrungen bei den Planungen für Fort Worth erkannte Gruen, dass eine derartige Wiederbelebung der Stadtkerne nur schrittweise und über einen längeren Zeitraum hinweg möglich sein werde und dass die Einbindung von Geschäftsleuten und Vertretern der Kommune als Entscheidungsträger die Grundlage für eine erfolgreiche Umsetzung darstellte.

Diese Einsichten beeinflussten Gruens weitere Planungen. Im Jahre 1957 wurde Gruen von Geschäftsleuten aus der zwischen Chicago und Detroit gelegenen Stadt Kalamazoo eingeladen, ein Sanierungskonzept für deren Innenstadt zu entwickeln, um dem Kaufkraftabfluss in die Vorstädte, der bereits zu enormen Geschäftseinbußen für die innerstädtischen Wirtschaftstreibenden geführt hatte,

¹⁵⁴ Ebd. S. 129 ff.

¹⁵⁵ Ebd. S. 136.

entgegenzusteuern.

In seinem Plan „Kalamazoo 1980“ adaptierte Gruen die für Fort Worth entwickelten Planungsgrundsätze für ein Projekt kleineren Umfangs.¹⁵⁶



Abb.3: Burdick Street, Kalamazoo, Michigan (1957)

Durch die Absiedlung kernfremder Nutzungen konnte Raum für Parkplätze gewonnen werden; die zentrale Burdick Street wurde in eine Fußgängerzone umgewandelt, die sich durch eine hohe Attraktivität auszeichnete.

Es handelte sich dabei um die erste tatsächlich als Fußgängerzone realisierte innerstädtische Einkaufsstraße; trotz des offenkundigen Erfolges übte Gruen Kritik an der eingeschränkten Umsetzung seiner Planungen. Er kritisierte, dass das Projekt aus seinem Gesamtzusammenhang gerissen worden war, denn die

¹⁵⁶ „At a public meeting in March 1958, Gruen unveiled ‚Kalamazoo 1980‘, modifying the measures developed for Fort Worth for a smaller city and phasing the plan for a long term-evolution from the city’s relative low-density to a higher density downtown.“ Wall, Victor Gruen S. 139.

geplanten Parkhäuser, die Umfahrungsstraße und andere Infrastrukturverbesserungen wurden aus finanziellen Überlegungen nicht realisiert. Gruen lehnte solche einzelnen „Mall Experimente“, die nicht Teil eines gesamtstädtischen Erneuerungsprozesses waren, ab.

Trotz ihres eingeschränkten Umfangs trugen die in Kalamazoo gesetzten Erneuerungsmaßnahmen erfolgreich zu der angestrebten Wiederbelebung des innerstädtischen Lebens bei. Es folgten weitere Sanierungsprojekte, und der Verfall des Stadtzentrums konnte in Kalamazoo aufgehalten werden. Darüber hinaus wurde die Sanierung des Zentrums von Kalamazoo zum Vorbild für zahlreiche andere Revitalisierungsprojekte in verschiedenen amerikanischen Städten.¹⁵⁷

Bei der Sanierung der Innenstadt von Kalamazoo zeigte sich, wie bereits in Fort Worth, das Spannungsverhältnis zwischen einer weit gehenden, umfassenden Projektierung und einer aufgrund politischer und finanzieller Notwendigkeiten eingeschränkten Umsetzung. Diese Diskrepanz zwischen Konzept und Realisierungsmöglichkeiten sollte auch die späteren Jahre Gruens, besonders auch seine Arbeiten für die Stadt Wien, prägen.

In den folgenden Jahren setzte Gruen seine Erkenntnisse bei verschiedenen innerstädtischen Revitalisierungsprojekten um. Dazu zählen seine Planungen zur Wiederbelebung der Innenstadt von Rochester/New York (1962), die von den Besitzern zweier innerstädtischer Kaufhäuser initiiert wurden, um dem drohenden Kaufkraftabfluss vom Zentrum in die Vorstädte zu begegnen. Gruens Projekt „Midtown Plaza“ in Rochester sah eine innerstädtische Fußgängerzone über einer großzügig angelegten unterirdischen Garage und die Kombination von bestehenden und neu zu errichtenden Gebäudekomplexen mit verschiedenen Funktionen vor.¹⁵⁸ Der „Comprehensive Plan for Fresno, California“ (1958-64), den Victor Gruen gemeinsam mit Edgardo Contini entwickelte, beruhte auf breit angelegten, komplexen Planungen, die nicht nur die Attraktivität der Innenstadt steigern sollten, sondern die gesamte Region in die Planung einbanden. Darüber hinaus wurden auch verschiedenste Interessensgruppen in die Planungen einbezogen.¹⁵⁹

¹⁵⁷ Ebd. S. 140 f.

¹⁵⁸ Ebd. S. 142-150.

¹⁵⁹ Ebd. S. 151-159.

Seine Erfahrungen mit diesen Projekten flossen in Victor Gruens 1964 veröffentlichtes Buch „The Heart of Our Cities – The Urban Crisis: Diagnosis and Cure“ ein. In diesem Buch legte Gruen seine Ansichten über die Bedeutung der Innenstädte als kulturelle, wirtschaftliche und Freizeit-Zentren dar und arbeitete die Wechselwirkungen zwischen den historischen Stadtkernen, regionalen Zentren und der gesamten Stadtregion aus. Diese Vorstellungen von Vernetzungen und wechselseitigen Abhängigkeiten zwischen Kern und Region flossen in das von Gruen entwickelte neuartige Konzept der „Cellular Metropolis“ ein und bildeten die Grundlage für die Strategien, die Gruen für die Planung neuer Städte und für die Steuerung der Siedlungsentwicklung in größeren Regionen vorsah.¹⁶⁰

Mit einer mehrstufigen Planungsstrategie wollte Gruen dem Prozess der Suburbanisierung entgegenwirken. Dabei sah er zunächst die Wiederherstellung verloren gegangener Urbanität durch die Schaffung neuer urbaner Zentren, so genannter „new urban cores“¹⁶¹, die mit allen notwendigen Zentrumsfunktionen ausgestattet sein sollten, vor. Als zweite, mittelfristige Strategie entwickelte Gruen ein Programm zur Errichtung neuer Städte zwischen den vorhandenen Grüngürteln, die als urbane Knotenpunkte dienen sollten. Als dritte Entwicklungsstufe schlug Gruen den Bau völlig neuer Städte vor, um die Siedlungstätigkeit in einer Region gezielt zu steuern. Dabei sollten neue städtebauliche Konzepte und neue Formen der Verwaltung umgesetzt werden.

In den 1960er Jahren ergaben sich einige neue Planungsaufträge für Victor Gruen Associates, die ganze Stadtregionen umfassten. Zu diesen neuen städtischen Projekten Gruens zählen die Universitätsstadt Louvain la Neuve in Belgien (1968-71) sowie die Planungen für die neue, südlich von Los Angeles gelegene Stadt Valencia (1970)¹⁶².

In seinem letzten Lebensjahrzehnt widmete sich Victor Gruen besonders der Verbreitung seiner Vorstellungen von „Umweltplanung“ als einer im Einklang mit den Bedürfnissen von Mensch und Umwelt stehenden Planung. Im Jahre 1968 legte er die Leitung seines Planungsbüros Victor Gruen Associates in Los Angeles

¹⁶⁰ Mit diesem Konzept einer polyzentrisch aufgebauten Stadtstruktur sollte der voranschreitenden Zersiedelung und Fragmentierung der Städte entgegengewirkt werden. Vgl. Abschnitt 7.4.

¹⁶¹ Alex Wall, Victor Gruen – Citybuilding: From public Space to the design of the environment, In: Beate Fellner u. a. (Hg.), Auf dem Weg zur nachhaltigen Stadt. Schlussfolgerungen aus dem Werk Victor Gruens und aktuelle Strategien zu einer nachhaltigen Stadtentwicklung. Symposium anlässlich des 100. Geburtstages von Victor Gruen am 16. und 17. Juli 2003 im Architekturzentrum Wien. Wien 2005. S. 20

¹⁶² Zu den Planungen für Valencia und Louvain la Neuve vgl. Wall, Victor Gruen S. 213-221.

zurück und gründete die „Victor Gruen Foundation for Environmental Planning“ in Los Angeles, die sich mit Fragen einer umweltverträglichen Planung auseinandersetzte.¹⁶³

Die „Victor Gruen Foundation for Environmental Planning“ zählte zu den ersten Institutionen, die sich mit derartigen Fragestellungen befassten. Ihre Gründung beruhte zum Teil auf einer bereits frühen Spannung zwischen den technischen Aufgaben und dem humanistischen Gedankengut Gruens, andererseits aber auch auf einer verstärkten Auseinandersetzung mit der Problematik der Zerstörung der Umwelt durch die Auswirkungen von Industrie und Verkehr, die in den 1960er Jahren einsetzte. Bereits damals entwickelte sich in den USA eine neue Form des Umweltschutzgedankens, der die Erhaltung von Umwelt- und Lebensqualität zum Ziel hatte. Während der Amtszeit von Präsident Lyndon B. Johnson erfolgten auch auf Regierungsebene erste Maßnahmen zum Schutz der Umwelt, eine Entwicklung, an der auch Victor Gruen beteiligt war.¹⁶⁴

5. 3. Gruens Rückkehr nach Wien

Schon seit der Mitte der 50er Jahre reiste Victor Gruen regelmäßig nach Europa, um seine Arbeiten bei internationalen Konferenzen vorzustellen und begann sich zunehmend mit Aufgaben in Europa auseinanderzusetzen. 1967 kehrte er nach dreißigjährigem Aufenthalt in den USA in seine Heimatstadt Wien zurück, ein Schritt, den nicht alle seiner Freunde und Mitarbeiter verstanden.¹⁶⁵

In Wien eröffnete Gruen sein Büro Victor Gruen International, das sich vor allem mit Studien zu Fragen der Stadtentwicklung beschäftigte. Victor Gruen war auch als Berater verschiedener Stadtverwaltungen tätig, zum Beispiel im Rahmen des Pariser Stadterneuerungsprogrammes (1969). Von 1969 bis 1971 arbeitete Victor Gruen als Berater für die Wiener Stadtplanung. Im Zuge dieser Tätigkeit

¹⁶³ Ebd. S. 227.

¹⁶⁴ Victor Gruen war einerseits Mitglied eines von der Gattin des Präsidenten gegründeten Komitees zur „Verschönerung der Hauptstadt Washington“, andererseits stand er in Kontakt zum Innenminister Stewart L. Udall, der Fragen des Umweltschutzes als einen Schwerpunkt seiner Arbeit betrachtete. Gudrun Hausegger, Victor Gruens Think Tank – Zur Victor Gruen Foundation for Environmental Planning und dem Zentrum für Umweltplanung. In: Beate Fellner u. a. (Hg.), Auf dem Weg zur nachhaltigen Stadt. Schlussfolgerungen aus dem Werk Victor Gruens und aktuelle Strategien zu einer nachhaltigen Stadtentwicklung. Symposium anlässlich des 100. Geburtstages von Victor Gruen am 16. und 17. Juli 2003 im Architekturzentrum Wien. Wien 2005. S. 33 f.

¹⁶⁵ Hardwick, Mall Maker S. 210.

entstanden zahlreiche Studien Gruens zu verschiedenen städtebaulichen Projekten der Stadt Wien.

1969 wurde Gruen mit dem Projekt eines großen regionalen Einkaufszentrums südlich von Wien in der Nähe von Vösendorf konfrontiert. Gruen, der in seinen Beiträgen wiederholt darauf hingewiesen hatte, dass der Bau von Einkaufszentren an der Peripherie mit Maßnahmen zur Belebung der innenstädtischen Bereiche verbunden werden müsse, versuchte, die negativen Auswirkungen der amerikanischen Entwicklung von Wien fernzuhalten und warnte vor einer kritiklosen Übertragung amerikanischer Konzepte in den europäischen Kontext. Er wies etwa auf die Problematik eines zu großen Verbrauchs an Grundfläche für den Bau von Einkaufszentren hin. Gruen versuchte, allerdings ohne Erfolg, ein europäisches Modell eines Shopping Centers zu entwickeln, wobei er einen Schwerpunkt auf eine stärkere Funktionsmischung und eine verbesserte Einbindung in die Umgebung legte. Letztlich wurde Georg Frankl, ein früherer Mitarbeiter von Victor Gruen International, mit der Planung der Vösendorfer Shopping City Süd beauftragt.¹⁶⁶

Anfang der 70er Jahre gründete Victor Gruen das Zentrum für Umweltplanung in Wien als österreichische Schwesterorganisation der amerikanischen Victor Gruen Foundation for Environmental Planning. Die Mitarbeiter der beiden Organisationen waren anerkannte Fachleute aus den verschiedensten Fachgebieten. Die beiden Organisationen, die eng zusammenarbeiteten, sollten sich der Information der Öffentlichkeit über Fragen der Umweltplanung widmen. Dabei waren neben Fragen der Stadt- und Raumplanung auch Fragen der Energiepolitik und der allgemeinen wirtschaftlichen Entwicklung relevant. Das Zentrum für Umweltplanung veröffentlichte zahlreiche Publikationen zu diesen Themen und widmete sich der Organisation von Veranstaltungen.¹⁶⁷

Zur Frage der Nutzung erneuerbarer Energien nahm Victor Gruen, der der Nutzung von atomarer Energie kritisch gegenüberstand, ebenfalls Stellung. In ihrer 1977 veröffentlichten „Resolution für eine raschere Verbreitung der Sonnenenergienutzung in Österreich“ fassten die Mitglieder des Zentrums für Umweltplanung unter der Leitung Gruens ihre Forderungen nach der verstärkten Nutzung erneuerbarer Energien und dem Aufbau eines hauptsächlich auf

¹⁶⁶ Wall, Victor Gruen S. 110 ff.

¹⁶⁷ Hausegger, Think Tank S. 32 ff.

Wasserkraft und Sonnenenergie aufbauenden autarken Energiesystems zusammen.¹⁶⁸

Im Jahre 1978 wurde Gruen das „Große Goldene Ehrenzeichen für Verdienste um die Republik Österreich“ verliehen. Nach längerer Krankheit, kurz nach Abschluss seiner – bisher unveröffentlichten – Autobiographie¹⁶⁹, starb Victor Gruen am 14. Februar 1980 in Wien.



Abb.4: Victor Gruen im Café Landtmann (1978)

Gruen war gleichermaßen Weltbürger und Wiener. Obwohl er einen großen Teil seines Lebens in den USA verbrachte, wo er auch seine größten Erfolge erlebte, blieb er seiner Heimatstadt stets innerlich verbunden. Wien, die Stadt seiner Kindheit und Jugend, blieb für ihn lebenslang der Inbegriff von Urbanität; vor einer kritiklosen Übernahme amerikanischer Entwicklungen warnte er. Das von ihm in Wien eingerichtete Zentrum für Umweltplanung wurde in seinen letzten Lebensjahren zum Mittelpunkt seiner von einer universellen Lebensphilosophie getragenen Arbeit.

¹⁶⁸ Martin Trebersburg, Victor Gruen aus heutiger Sicht. In: Beate Fellner u. a. (Hg.), Auf dem Weg zur nachhaltigen Stadt. Schlussfolgerungen aus dem Werk Victor Gruens und aktuelle Strategien zu einer nachhaltigen Stadtentwicklung. Symposium anlässlich des 100. Geburtstages von Victor Gruen am 16. und 17. Juli 2003 im Architekturzentrum Wien. Wien 2005, S. 38 ff.

¹⁶⁹ Der Springer-Verlag Wien/New York plant für 2012 eine Veröffentlichung von Gruens Erinnerungen. Vgl. Anette Baldauf, Shopping Town USA. Victor Gruen und die Shopping Mall. <http://www.dergrueneffect.at/deutsch/essay> 22.4.2012

6. Victor Gruens Arbeiten für die Wiener Stadtplanung

6. 1. Kerngebiet Wien: Gruens „Innenstadtkonzept“ – die Wiener Innenstadt als „Umweltoase“

Victor Gruen machte sich während seiner Tätigkeit als Berater verschiedener Stadtverwaltungen in und außerhalb Europas, im Zuge derer er sich seit den 60er Jahren mit dem immer deutlicher werdenden Problem des Stadtverfalls auseinandersetzte und Konzepte für die Revitalisierung von Stadtkernen erarbeitete, einen Namen als Spezialist auf diesem Gebiet, so dass sich in Fachkreisen sogar der Begriff „Gruenization“ (Gruenisierung) für diesen Bereich der Stadterneuerung verbreitete.¹⁷⁰

Der Wiener Bürgermeister Felix Slavik, ein Freund Gruens aus seiner Jugendzeit in Wien¹⁷¹, beauftragte Gruen 1969 mit der Ausarbeitung eines Konzepts für die Neugestaltung der Wiener Innenstadt, und Gruen wurde zum externen Berater für die Wiener Stadtverwaltung bestellt. Im Auftrag der Geschäftsgruppe Planung des Magistrats der Stadt Wien führte das Planungsteam von Victor Gruen International in den Jahren 1970/71 eine Bestandsaufnahme der bestehenden baulichen, wirtschaftlichen und sozialen Verhältnisse in der Wiener Innenstadt durch und verfasste ein Konzept für die zukünftige Gestaltung des ersten Wiener Gemeindebezirkes.

Das im Arbeitsauftrag aus dem Juni 1969 formulierte Ziel der Studie war,

„im voraus jene Maßnahmen planerischer oder verkehrstechnischer Natur schriftlich und durch graphische Darstellungen in klarer Weise zu umreißen, die das Kerngebiet Wiens ökonomisch, soziologisch und ästhetisch auf lange Sicht gesund, dynamisch und attraktiv erhalten können“.¹⁷²

Dadurch sollte das Wiener Kerngebiet vor jenen Verödungstendenzen bewahrt werden, die sich zu jener Zeit in anderen Großstädten durch „abnehmende Wohnbevölkerung, herabsinkendes kulturelles und künstlerisches Leben, Verminderung der Besucherzahl des Kerngebietes, wirtschaftliche Schwäche auf dem Gebiet des Einzelhandels, des Gastgewerbes und anderer Gewerbe und

¹⁷⁰ Kapfinger, Victor Gruen und Rudi Baumfeld. S. 272.

¹⁷¹ Vgl. Kapitel 5. 1.

¹⁷² Victor Gruen International, Kerngebiet Wien, Annex Berichte 1969/70 Bericht 1. Arbeitsauftrag für eine Planungsstudie aufgrund von sozio-ökonomischen Bestimmungsgründen für die Lenkung der Umgestaltung des Kerngebietes der Bundeshauptstadt Wien. 28. Juni 1969. S. 1.

sogar Schwächen auf dem tertiären Sektor¹⁷³ bereits abzeichneten. Der Konsulent wurde beauftragt, einen Katalog von Maßnahmen zu entwickeln, die der Erhöhung der Wohnbevölkerung, der Erhaltung des historischen Stadtbildes sowie von Grün- und Erholungsgebieten im Stadtkern, der Förderung des kulturellen Lebens und des Fremdenverkehrs dienen sollten.

Die Grundlage der Untersuchung bildeten die von der Stadt Wien zur Verfügung gestellten Stadtpläne, Luftaufnahmen des Stadtgebietes sowie statistische Untersuchungen zu Fragen des Verkehrs. Victor Gruen behielt sich allerdings vor,

„die uns zur Verfügung gestellten Unterlagen in jenen Fällen, wo wir im Zweifel über deren Vollkommenheit und Richtigkeit sind, aufgrund eigener Beobachtungen und eigener Erfahrung zu ergänzen“.¹⁷⁴

Anhand dieser Pläne und Statistiken sollte Gruen sich abzeichnende Trends bewerten und herausarbeiten, welche dieser Entwicklungen durch Maßnahmen der Stadtplanung zu fördern und welche zu hemmen seien. Die Studie sollte sich in erster Linie mit dem von Victor Gruen als „Hauptkern“¹⁷⁵ bezeichneten Gebiet des ersten Wiener Gemeindebezirkes befassen, darüber hinaus war allerdings auch das „erweiterte Kerngebiet“ – der Bereich des 2. bis 9. sowie des 20. Bezirks – in weniger detaillierter Form in die Gesamtbetrachtung mit einzubeziehen. Für Gruen war von Anfang an klar, dass eine isolierte Betrachtung der in der Innenstadt bestehenden Probleme sich als nicht ausreichend erweisen würde. Daher schlug er eine umfassende Auseinandersetzung mit den verschiedenen sozialen und wirtschaftlichen Gegebenheiten sowie den Wechselbeziehungen zwischen dem „Hauptkern“, den „Nebenkernen“ und der städtischen Peripherie vor:

„Eine sozio-ökonomische Analyse muß sich auf ein Gebiet, das weit über das räumliche Gebiet der eigentlichen Studie hinausgeht, beziehen. Untersuchungen werden sich also auf das gesamte Gebiet der Bundeshauptstadt Wien und zu einem gewissen Grad auch deren Region beziehen.“¹⁷⁶

¹⁷³ Victor Gruen International, Kerngebiet Wien, Annex Berichte 1969/70. Bericht 16: Studie Kerngebiet Wien. Zusammenfassender Kurzbericht. 1. Oktober 1970. S. 2.

¹⁷⁴ Victor Gruen International, Kerngebiet Wien. Arbeitsauftrag vom 28. Juni S. 5.

¹⁷⁵ In der „Begriffsbestimmung“, die Victor Gruen seinem „Zusammenfassenden Kurzbericht“ vom 1. Oktober 1970 voranstellte, traf er folgende Unterscheidung:

Hauptkern: Gebiet des 1. Wiener Gemeindebezirkes

Kernrahmen: Bezirke innerhalb des Gürtels sowie 2. und 20. Bezirk

Kernrand: dicht verbaute ältere Teile der Bezirke außerhalb des Gürtels

Stadtperipherie: die locker verbauten Teile der Außenbezirke

Stadtumland: bebautes Gebiet außerhalb der Stadtgrenzen, aber direkt an die Stadt anschließend

Stadtregion: Umland, aus dem Einpendler nach Wien kommen bzw. wohin ausgependelt wird

Sowohl im Bereich des Kernrahmens als auch des Kernrandes stellte Gruen bedeutende Nebenkern fest.

Victor Gruen International, Kerngebiet Wien. Zusammenfassender Kurzbericht. 1. Oktober 1970. S. 2 f.

¹⁷⁶ Victor Gruen International, Kerngebiet Wien. Arbeitsauftrag vom 28. Juni 1969. S. 2.

In seinen grundsätzlichen Überlegungen zur ihm gestellten Aufgabe setzte sich Victor Gruen mit den vorherrschenden Planungsstrategien auseinander. Seine Ausführungen, die er der Studie für das Kerngebiet der Stadt Wien Ende 1969 voranstellte, zeigen eine kritische Haltung zum Konzept der aufgelockerten und nach ihren Funktionen gegliederten Stadt sowie eine Ablehnung des Planungskonzepts der verkehrsgerechten Stadt.¹⁷⁷

In einer ersten Arbeitsphase sollten die grundsätzlichen Prinzipien für das gesamte Planungskonzept entwickelt und ein Funktionsplanungsprogramm vorgelegt werden. Eine wesentliche Grundlage stellte dabei der seitens der Stadt Wien beschlossene und bereits begonnene Bau der U-Bahn dar. Gruen betonte in seinen Berichten wiederholt, dass der U-Bahnbau ohne flankierende Maßnahmen zur Wiederbelebung der Innenstadt als eine mit hohen Kosten verbundene „Fehlinvestition“¹⁷⁸ einzuschätzen sei. Aus diesem Grund müsse eine rasche Verbesserung der Lebensbedingungen in der Innenstadt erfolgen:

„Anzustreben ist daher [...] eine Wiederbelebung des Stadtkernes durch eine grundlegende Verbesserung der Umweltbedingungen. Diese Verbesserung soll dadurch erreicht werden, daß jene störenden Funktionen, die sowohl das Wohnen im Stadtkern als auch das Geschäftsleben, das kulturelle und das gesellschaftliche Leben, das Vergnügungsleben und das Kunstleben jetzt schon ernstlich bedrohen, entfernt werden.“¹⁷⁹

Bei der Ausarbeitung von Maßnahmen zur Revitalisierung des Stadtkerns sollten in der Studie folgende Punkte im Vordergrund stehen:

- die Entwicklung von Funktionsbestimmungen und die Frage der Absiedlung kernfremder Nutzungen
- die Frage des öffentlichen Verkehrs, besonders der U-Bahn-Planung
- die Regelung des Individualverkehrs
- die Errichtung so genannter „Fußgängergebiete“
- die Frage des Parkraums
- Maßnahmen zum Schutz des historischen Stadtbildes
- die Schaffung von Grünanlagen

Auftragsgemäß führte Gruen zunächst eine Untersuchung der bestehenden Verhältnisse in der Inneren Stadt durch. Seine Bestandsaufnahme beschränkte

¹⁷⁷ Victor Gruen, Studie für das Kerngebiet der Stadt Wien. Akten. Gedanken zur Planungsaufgabe. 15. Dezember 1969. S. 3 ff.

¹⁷⁸ Victor Gruen International, Kerngebiet Wien. Zusammenfassender Kurzbericht 1. Oktober 1970. S. 1.

¹⁷⁹ Victor Gruen International, Kerngebiet Wien. Annex Berichte. Bericht 8. Planung Kerngebiet Wien. Kurzfassung des Berichtes über den Abschluss der ersten Arbeitsphase, 18. August 1970. S. 2.

sich nicht allein auf die baulichen Voraussetzungen, vielmehr setzte sich Gruen auch mit den Besitzverhältnissen, der Art und Anzahl öffentlicher und privater Einrichtungen auseinander. Weitere zentrale Punkte von Gruens detaillierter Analyse waren die Entwicklung der Bevölkerung, der Arbeitsplätze und der Verkehrsverhältnisse im Wiener Stadtzentrum.

Eine grundlegende Frage war die Analyse der im innerstädtischen Bereich vorhandenen Nutzungen. Gruen stellte im Zuge seiner Bestandsaufnahme eine zufriedenstellende Nutzungsvielfalt in der Wiener Innenstadt fest, versäumte allerdings nicht, auf das Vorhandensein verschiedener „kernfremder“ Nutzungen hinzuweisen. Er schlug vor, diese – wie zum Beispiel Betriebe, die wegen eines zu hohen Raumbedarfs oder der Verursachung Emissionen den Stadtkern belasteten – in Nebenzentren oder an die Peripherie abzusiedeln.¹⁸⁰

Obwohl Gruen feststellte, dass die Situation in Wien im Vergleich zu anderen Großstädten günstiger sei, wies er in seiner Untersuchung dennoch auf die Bedrohung der Vitalität des Kerngebietes von Wien durch fortschreitende Suburbanisierungstendenzen und die damit im Zusammenhang stehende Zunahme der Verkehrsbelastung hin.

Gruen kritisierte die Abnahme der Wohnbevölkerung in der Innenstadt aufgrund der Verdrängung der Wohnfunktion aus dem Kerngebiet durch eine zunehmende Nutzung der Innenstadt für Verwaltung und Handel. Er wies auf die Notwendigkeit einer ausgewogenen Mischung verschiedener Nutzungen im Kerngebiet hin, um dieses lebenswert zu erhalten und vor Verödung zu bewahren:

„Wir sollten uns nicht von dem modernen Ausdruck City-Bildung betören lassen. In diesem Ausdruck ist die Ansicht enthalten, dass die City, ursprünglich jener Teil von London, der die Hauptquartiere der Finanzinstitutionen beherbergt, eine wünschenswerte Erscheinung ist. Würden wir unser Bestreben darauf richten, daß die Innere Stadt oder sogar die Innenbezirke vorwiegend für Büros [...] verwendet werden sollten, dann würden wir die Verödung der inneren Bezirke und dann ganz besonders der Innenstadt künstlich herbeiführen.“¹⁸¹

Ein wesentlicher Teil von Gruens Studie befasste sich mit der Untersuchung der Verkehrsverhältnisse in der Wiener Innenstadt. Gruen analysierte das Straßennetz im 1. Wiener Gemeindebezirk und führte Erhebungen zu verschiedenen Fragen des öffentlichen und des Individualverkehrs durch. Er stellte fest, dass das historisch gewachsene Straßennetz der Innenstadt durch den Individualverkehr

¹⁸⁰ Victor Gruen, Das Überleben der Städte. Wege aus der Umweltkrise: Zentren als urbane Brennpunkte. Wien – München – Zürich 1973. S. 230.

¹⁸¹ Victor Gruen International, Kerngebiet Wien. Gedanken zur Planungsaufgabe. S. 12.

bereits über Gebühr belastet werde und wies auf den hohen Anteil des Durchzugsverkehrs am allgemeinen Verkehrsaufkommen hin.¹⁸² Weitere grundsätzliche Kritikpunkte waren die schlechte Erreichbarkeit der Innenstadt mit öffentlichen Verkehrsmitteln und die mangelnde Attraktivität des innerstädtischen öffentlichen Verkehrs. Die Endstellen der Straßenbahnlinien aus den angrenzenden Stadtbezirken befanden sich am Ring, die entlang der Ringstraße verkehrenden so genannten „Ringlinien“ dienten als Verteiler rund um die Innenstadt. In der Innenstadt selbst verkehrten eigene innerstädtische Autobuslinien, die Gruen jedoch als unattraktiv und wenig leistungsfähig bewertete. Die geringe Nutzung der innerstädtischen öffentlichen Verkehrsmittel verschärfe die Problematik des Individualverkehrs und führe zur Überforderung des historisch gewachsenen Straßennetzes im Stadtkern, führte Gruen anhand verschiedener Untersuchungen aus.¹⁸³

Auf der Grundlage seiner umfangreichen Analyse der Bestandsverhältnisse entwickelte Victor Gruen ein Planungskonzept für das Kerngebiet Wien. Es bestand aus drei eng miteinander verknüpften Teilen, einem Funktionskonzept, einem Gestaltungskonzept und einem Wirtschaftskonzept.

Das Funktionskonzept stellte die Grundlage für alle weiteren Planungen dar. Es handelte sich dabei um ein „Verkehrs- und Infrastrukturkonzept“, in dem alle grundsätzlichen Fragen der Versorgung und Entsorgung sowie auch die Frage der Erreichbarkeit des Zentrums behandelt wurden. Nach Gruens Auffassung handelte es sich bei all diesen Fragen um Hilfsfunktionen, deren Effizienz es zu erhöhen gelte, um das eigentliche Planungsziel, eine Verbesserung der allgemeinen Umweltbedingungen, zu erreichen. Im Funktionskonzept entwickelte Gruen verschiedene Strategien, um eine derartige Effizienzsteigerung der verschiedenen Dienstleistungs- bzw. Hilfsfunktionen zu bewirken sowie Konflikte zwischen den

¹⁸² Gruen stellte bei seinen Untersuchungen, die auf den Verkehrsdaten aus dem Jahr 1970 beruhten, fest, dass das hohe Verkehrsaufkommen in wichtigen Straßenzügen der Innenstadt wie die Kärntnerstraße zu 50 bis 70 Prozent auf Durchzugsverkehr zurückzuführen war. Victor Gruen International, Kerngebiet Wien. Wien 1970. S. 61 ff.

¹⁸³ Gruen untersuchte unter anderem die Auslastung der sechs innerstädtischen Autobuslinien und stellte fest, dass diese mit Ausnahme der Linie 8, der Verbindung zwischen Schottenring und Luegerplatz, kaum frequentiert waren. Er führte diesen Umstand auf zu große Intervalle und unattraktive Tarifregelungen – für die innerstädtischen Linien musste ein eigener Fahrschein erworben werden – zurück. Ebd. S. 73 ff.

Hilfsfunktionen und den übergeordneten menschlichen Funktionen zu vermindern oder gänzlich auszuschalten.¹⁸⁴

Die Verbesserung des innerstädtischen Funktionssystems sollte durch verschiedene Maßnahmen erreicht werden:

- 1) die vollkommene Ausschaltung des Durchzugsverkehrs;
- 2) die Verbesserung des innerstädtischen öffentlichen Verkehrs;
- 3) die Rationalisierung des Gütertransports in der Innenstadt und die damit verbundene Reduktion des Verkehrsaufkommens;
- 4) die qualitative Verbesserung des verbleibenden Oberflächenverkehrs durch die Umstellung auf umweltfreundliche Fahrzeuge.¹⁸⁵

Daher plante Victor Gruen im Rahmen des Funktionskonzeptes eine völlige Neuorganisation des Verkehrs in der Wiener Innenstadt. Seine Überlegungen gingen von der Tatsache aus, dass in einem alten, gewachsenen Stadtzentrum wie der Wiener Innenstadt alle Zuströme und Abflüsse von Menschen, Gütern und anderen Produkten aufgrund der beschränkten Kapazität des historischen Straßennetzes im Rahmen des Individualverkehrs schwierig zu regeln seien:

„Nach Feststellung der Verkehrskapazität des bestehenden Straßennetzes mußte die Schlußfolgerung gezogen werden, dass eine störungsfreie Ein- und Ausfahrt nur für ungefähr 20.000 Wagenabstellplätze gesichert werden kann. Soweit das aus dem Mittelalter stammende Straßensystem des Herzgebietes betroffen ist, erweist es sich, daß dieses Gebiet für den Betrieb von Individualfahrzeugen völlig ungeeignet ist und durch keinerlei Maßnahmen – außer durch völlige Zerstörung der innerstädtischen Straßenstruktur – den Bedürfnissen des Individualverkehrs angepasst werden könnte.“¹⁸⁶

Eine derartige Anpassung des innerstädtischen Straßennetzes an die Erfordernisse des zunehmenden Individualverkehrs widersprach zudem grundsätzlich den Planungsprinzipien Gruens. Das von Gruen entwickelte neue Funktionskonzept für die Wiener Innenstadt wurde vielmehr von der Entscheidung der Stadt Wien für den Bau der U-Bahn und dem Vorliegen konkreter U-Bahn-Planungen, die im Zentrum Wiens einen wichtigen Knotenpunkt vorsahen, bestimmt. 1969 wurde am Karlsplatz mit dem Bau der Linie U1, die das Stadtzentrum Wiens mit den Außenbezirken Favoriten und Kagran verbinden sollte, begonnen. Auch der weitere Ausbau des U-Bahn-Netzes war bereits beschlossen, wodurch den Wienern in Zukunft ein öffentliches Verkehrsmittel mit

¹⁸⁴ Ebd. S. 130.

¹⁸⁵ Ebd. S. 13.

¹⁸⁶ Gruen, Überleben der Städte S. 233.

großer Kapazität zur Verfügung stehen würde. Dieser Umstand stellte für Gruen eine wichtige Planungsgrundlage dar:

„Eine wesentliche Verbesserung der Erreichbarkeit durch öffentlichen Verkehr wurde schon vor Beginn unserer Planungsstudie durch die Entscheidung der Stadtverwaltung, ein Untergrundbahnsystem zu bauen, gesichert. Da die genehmigte Planung vorsieht, daß das Grundnetz aus Linien bestehen würde, die, am Rande des dichtverbauten Stadtgebietes beginnend, im Mittelpunkt des Stadtherzens konvergieren oder aber den Stadtkern an wichtigen Punkten tangieren, ist dieses Projekt, vom Standpunkt der Erreichbarkeit des Stadtkerns aus, positiv anzusehen.“¹⁸⁷

Aufgrund dieser beiden Voraussetzungen – der Unmöglichkeit, das bestehende innerstädtische Straßennetz an die steigenden Anforderungen des zunehmenden Individualverkehrs anzupassen, und der Verfügbarkeit eines leistungsfähigen öffentlichen Verkehrsmittels in näherer Zukunft – entwickelte Victor Gruen ein revolutionäres Verkehrskonzept für die Wiener Innenstadt, wobei die durch den U-Bahn-Bau zu erwartenden Verkehrseinschränkungen einen wesentlichen Impuls für die Umsetzung des Konzeptes darstellen sollten.

Mit dem Beginn der Arbeiten zur Errichtung der Station Stephansplatz, die als wichtiger Schnittpunkt zweier U-Bahn-Linien vorgesehen war, erwies sich eine Sperre von Stephansplatz und Graben als unumgänglich, die Durchfahrt durch die Innenstadt wurde damit ab diesem Zeitpunkt unmöglich. Die durch die Bautätigkeit veränderte Situation sollte für die Umsetzung eines völlig neuen Verkehrskonzeptes für die Innenstadt genützt werden.

Gruen erteilte dabei einer „defensiven Planung“ eine klare Absage und entschied sich für ein „offensives Programm“ welches eine radikale Einschränkung des Individualverkehrs in der gesamten Innenstadt vorsah.¹⁸⁸ Aufgrund seiner im Zuge der Studie durchgeführten Untersuchungen hielt Gruen „eine grundlegende neue Verkehrsorganisation, die auch in Zukunft das Durchfahren der Innenstadt verhindern soll[te]“¹⁸⁹ für unumgänglich, um das Planungsziel, eine dauerhafte Revitalisierung der Innenstadt, erreichen zu können.

Im Rahmen seiner Studie setzte sich Gruen auch mit in anderen Städten bereits gemachten Erfahrungen mit Fußgängerzonen auseinander und stellte verschiedene Beispiele für die Umsetzung von Fußgängerbereichen vor. Er warnte allerdings vor einer blinden Übernahme dieser Vorbilder und empfahl die Erarbeitung einer auf die Wiener Voraussetzungen zugeschnittenen Lösung:

¹⁸⁷ Ebd. S. 232.

¹⁸⁸ Victor Gruen International, Kerngebiet Wien. Bericht Abschluss der ersten Arbeitsphase, 18. August 1970. S. 20.

¹⁸⁹ Victor Gruen International, Studie Kerngebiet Wien. S. 79.

„Die Betrachtung der internationalen Beispiele über Stadtkernbelebung ist von großer Wichtigkeit, weil sie die Parameter der verschiedenen Lösungsmöglichkeiten erkennen läßt. Diese Betrachtungen dürfen aber nicht zur blinden Nachahmung irgendeines der internationalen Beispiele führen, da jede Nachahmung das besondere Wesen des Wiener Kerngebietes vernichten würde.“¹⁹⁰

Gruen stellte drei verschiedene Möglichkeiten der Einschränkung des motorisierten Verkehrs vor und untersuchte deren Anwendbarkeit in Wien:

1. zeitliche Beschränkungen der Zufahrt ins Stadtzentrum;
2. lokale, auf einzelne Straßenzüge bezogene Einschränkungen;
3. Einschränkungen hinsichtlich der Art der zugelassenen Fahrzeuge, z. B. in Form eines generellen Ausschlusses von Privatfahrzeugen bei Zulassung von Einsatzfahrzeugen und öffentlichen Verkehrsmitteln.¹⁹¹

Es sei dabei wichtig, eine der Stadtstruktur angepasste Lösung zu finden, die auch eine Kombination verschiedener Maßnahmen darstellen könne. Gruen kam aufgrund seiner Untersuchungen der Verhältnisse im Zentrum Wiens zu dem Schluss, dass in der Wiener Innenstadt nicht die Bedingungen herrschten, die die bloße Sperrung einiger weniger Straßenzüge für den Autoverkehr sinnvoll erscheinen ließen.¹⁹² Ebenso betrachtete er die temporäre Schließung einiger Straßenzüge lediglich als „Notmaßnahme“ und sprach einer solchen unter Verweis auf Beispiele aus New York und Tokio dauerhafte Wirksamkeit ab:

„Als zukunftssträchtige Planungen, die der Verbesserung der Umweltbedingungen und der Vergrößerung der Multifunktionalität dienen, sind sie aber wertlos.“¹⁹³

Wegen der in der Wiener Innenstadt festgestellten spezifischen Bedingungen plädierte Gruen für die Errichtung eines großen, zusammenhängenden „Fußgängerschutzgebietes“ in der Wiener Innenstadt. Dabei sollte es sich um ein „mehrzweckiges“ Gebiet handeln, in dem zwar der Fußgänger Vorrang habe, das aber zu bestimmten Zeiten auch von Fahrzeugen genutzt werden könne:

„Das Fußgängergebiet soll zusammenhängend und großräumig sein und alle jene Straßenzüge einschließen, die sich infolge ihres historischen Charakters nicht für den individuellen Autoverkehr eignen. Das Fußgängergebiet soll jedoch nicht für Fahrzeuge aller Art zu allen Zeiten geschlossen sein, sondern soll nur als Fußgängerschutzgebiet

¹⁹⁰ Victor Gruen International, Studie Kerngebiet Wien. S. 107.

¹⁹¹ Victor Gruen International, Bericht über die Einschränkung des Individualverkehrs zu Gunsten der Fußgänger. Wien 1971. S. 1.

¹⁹² Eine derartige Maßnahme hielt Gruen nur im Falle einer Konzentration von Großkaufhäusern in der Innenstadt, bei starker Abwanderung städtischer Funktionen aus dem Stadtkern sowie einer ausgeprägten Bedrohung der Multifunktionalität des Zentrums für gerechtfertigt. Keine dieser Bedingungen konnte er jedoch in der Wiener Innenstadt feststellen.

¹⁹³ Victor Gruen International, Studie Kerngebiet Wien. S. 103.

dem Fußgängerverkehr Priorität geben. Ausnahmen sind jedoch möglich für den Lieferverkehr zu gewissen Zeiten (in den frühen Morgen- oder späten Abendstunden), für bestimmte Veranstaltungen wie öffentliche Empfänge, Hochzeiten, Begräbnisse [...] und für ein System von Fußgängerhilfsverkehrsmitteln.“¹⁹⁴

Gruens Innenstadtkonzept sah die Ausgestaltung der innerhalb von Ringstraße, Franz Josefs-Kai und Lastenstraße¹⁹⁵ gelegenen Stadtteile als im weitesten Sinne vom Individualverkehr frei gehaltene „Umweltoase“¹⁹⁶ vor. Als Ergänzung sollte das System der Umfahrungsstraßen durch den Ausbau von Ring, Kai und Lastenstraße verbessert und in seiner Kapazität den steigenden Anforderungen angepasst werden.

Gruen betonte die Notwendigkeit der Umsetzung seines Konzepts einer „Umweltoase“ auf dem gesamten Gebiet des ersten Wiener Gemeindebezirkes. Er lehnte die Errichtung einzelner lokal begrenzter Fußgängerzonen und wies darauf hin, dass letztere nicht für die angestrebte Belebung des Kerngebietes geeignet wären:

„Diese Zielsetzung des Konzepts steht im Gegensatz zu jenen teils ausgeführten, teils projektierten Plänen, die eine beschränkte Anzahl von Fußgängerstraßen oder kleinräumige Fußgängerzonen vorsehen. [...] Die Idee der Einkaufspromenade hat den Ursprung im vorstädtischen regionalen Einkaufszentrum. Es muß aber bedacht werden, dass sie hier nur *einer* Funktion, nämlich der des Einkaufes, dient [...] Für das Kerngebiet Wien scheint diese Übertragung eines vorstädtischen Konzeptes nicht nur besonders ungünstig, sondern auch undurchführbar zu sein. Eine Umlagerung des Verkehrsvolumens auf Nebenstraßen würde nicht nur die Bereicherung der Multifunktionalität, sondern sogar die Aufrechterhaltung der noch bestehenden gefährden. Im Kerngebiet Wien sind es gerade die Nebenstraßen, die als Wohngebiete, aber auch für die interessantesten und eigenartigsten Vertreter des Gastgewerbes, des Handels, besonders Kunst- und Antiquitätenhandels, von höchstem Interesse sind. Diese Nebenstraßen bedürfen, auch ihrem architektonischen und historischen Charakter nach, besonderen Schutz. [...] Ziehen wir zusätzlich in Betracht, daß eine wirkungsvolle Verbesserung der Umweltbedingungen nur durch großräumige Planung erreicht werden kann, scheinen alle Argumente gegen die Errichtung vereinzelter Fußgängerstraßen und für die Schaffung einer sich über den gesamten Stadtkern erstreckenden Umweltoase zu sprechen.“¹⁹⁷

Victor Gruen wies auf den Umstand hin, dass in der Wiener Innenstadt in mehrfacher Hinsicht ideale Bedingungen für die Errichtung eines Fußgängergebietes herrschten. Für diese Einschätzung war unter anderem die

¹⁹⁴ Victor Gruen International, Kerngebiet Wien. Annex Berichte. Bericht 16. Zusammenfassender Kurzbericht. Größe und Lage der vorgeschlagenen Fußgängerzonen im Kern Wiens (Innere Stadt). 6.10.1970. S. 10.

¹⁹⁵ Dabei handelte es sich um die heute unter dem Begriff „Zweierlinie“ bekannten Straßenzüge.

¹⁹⁶ Victor Gruen: Umweltoasen – Kerngebiet Wien als Beispiel. In: Beate Fellner u. a. (Hg.), Auf dem Weg zur nachhaltigen Stadt. Schlussfolgerungen aus dem Werk Victor Gruens und aktuelle Strategien zu einer nachhaltigen Stadtentwicklung. Symposium anlässlich des 100. Geburtstages von Victor Gruen am 16. und 17. Juli 2003 im Architekturzentrum Wien. Wien 2005. S. 76 – 80.

¹⁹⁷ Gruen, Überleben der Städte S. 239.

Frage der Fußläufigkeit von entscheidender Bedeutung: Gruen konnte in seiner Untersuchung belegen, dass die meisten Ziele im Kerngebiet innerhalb einer Gehdistanz von 15 Minuten vom Stephansplatz gelegen waren.¹⁹⁸

Wegen der Komplexität der Aufgabe sollte das geplante „Fußgängerschutzgebiet“ in mehreren Phasen, die an die Fortschritte beim U-Bahn-Bau gekoppelt waren, eingerichtet werden. In einer eigenen Studie untersuchte Gruen die Auswirkungen des U-Bahn-Baus und besonders der Errichtung der U-Bahn-Stationen auf dem Stephansplatz und dem Schwedenplatz auf die allgemeine Situation in der Wiener Innenstadt. Er wies in seinen Ausführungen wiederholt darauf hin, dass der Beginn der Arbeiten an der U-Bahn-Baustelle am Stephansplatz, der spätestens 1973 zu erwarten war, einen eminenten Eingriff in das Verkehrssystem der Wiener Innenstadt darstellen werde. Die Verschlechterung der Erreichbarkeit der Innenstadt bewertete Gruen als Gefahr für das innerstädtische Leben.

Daher legte Gruen konkrete Vorschläge für die Gestaltung dieser Umbauphase, die er als „Durstperiode“¹⁹⁹ bezeichnete, vor. Um einem „Absterben“ des Kerngebietes in dieser kritischen Periode entgegenzuwirken, sollte schon während der Zeit des U-Bahn-Baus ein beschränktes Fußgängergebiet errichtet werden. Gruen empfahl, den Stephansplatz und die umliegenden Hauptgeschäftsstraßen sowie die in diesem Bereich angrenzenden schmalen Gassen in Fußgängerzonen umzuwandeln und entsprechend auszugestalten:

„Wie wir schon erwähnt haben, bringt diese riesige Baustelle aber auch Probleme im Hinblick auf die anschließenden Geschäftsstraßen mit sich. Kärntnerstraße, Graben und Rotenturmstraße werden plötzlich Sackgassen. Wir glauben, dass sich dadurch automatisch eine 1. Phase eines großen Fußgängerschutzgebietes anbietet. [...] Die 1. Phase könnte die Geschäftsstraßen Kärntnerstraße, Graben, Stephansplatz, Teile der Rotenturmstraße und die Wollzeile umfassen. Dieser Vorschlag hat den Vorteil, daß er schon in nächster Zukunft ein zusammenhängendes Fußgängergebiet schaffen würde, ohne dabei das Verkehrsnetz des Individualverkehrs zusätzlich zu den Umleitungen, verursacht durch die Baustelle am Stephansplatz, zu beeinträchtigen.“²⁰⁰

Durch die Schaffung einer derartigen provisorischen Fußgängerzone und zahlreicher flankierender Maßnahmen sollten die mit den Bauarbeiten verbundenen Schwierigkeiten überbrückt und einer weiteren Schwächung des Kerngebietes entgegengewirkt werden.

¹⁹⁸ Die für die Untersuchung der Fußläufigkeit herangezogenen 15-Minuten-Fußgängerisochronen ergaben, dass auch der 2. Bezirk vom Stephansplatz als Ausgangspunkt gesehen innerhalb des normalen Fußgänger-gehbereichs von 15 Minuten gelegen war. Aus diesem Grund betrachtete Gruen den 2. Bezirk als erstes Kernerweiterungsgebiet.

¹⁹⁹ Victor Gruen International, Studie Kerngebiet Wien. S. 215.

²⁰⁰ Victor Gruen International, Kerngebiet Wien. Annex Berichte. Bericht 17. Bau der U-Bahn-Stationen Stephansplatz und Schwedenplatz und deren Auswirkung auf das Kerngebiet Wiens. 9. Oktober 1970. S. 8.

Zu den wichtigsten Maßnahmen, die Gruen parallel zur von ihm vorgeschlagenen Einrichtung einer Fußgängerzone forderte, zählten

1. die Information der Öffentlichkeit über die Planungsschritte beim U-Bahnbau;
2. die Schaffung von Attraktionen als zusätzliche Anziehungspunkte;
3. die künstlerisch ansprechende Ausgestaltung der Fußgängerbereiche;
4. die Einführung eines so genannten „Fußgängerhilfsverkehrs“ mit Elektrobussen;
5. die Beauftragung eines Gremiums für die Durchführung von Konzerten, Ausstellungen, Festen und ähnlichen Veranstaltungen in der neuen Fußgängerzone.²⁰¹

Alle diese Maßnahmen waren bereits in der ersten Phase des geplanten Fußgängergebietes vorgesehen. Die Eröffnung einer derartigen Fußgängerzone in der Wiener Innenstadt hielt Gruen allerdings für an zwei weitere Voraussetzungen gebunden, nämlich einerseits die Schaffung einer ausreichenden Zahl an Garagenstellplätzen²⁰² und andererseits die Sicherstellung einer guten Anbindung des Zentrums an die Verkehrsknotenpunkte an der Ringstraße mittels eines geeigneten innerstädtischen Verkehrsmittels. Um letztere zu gewährleisten und gleichzeitig Konfliktsituationen zwischen Fußgängern und Bussen zu minimieren, sah Gruens Konzept den Ersatz der bisher im innerstädtischen Verkehr verwendeten Autobusse durch Minibusse vor.

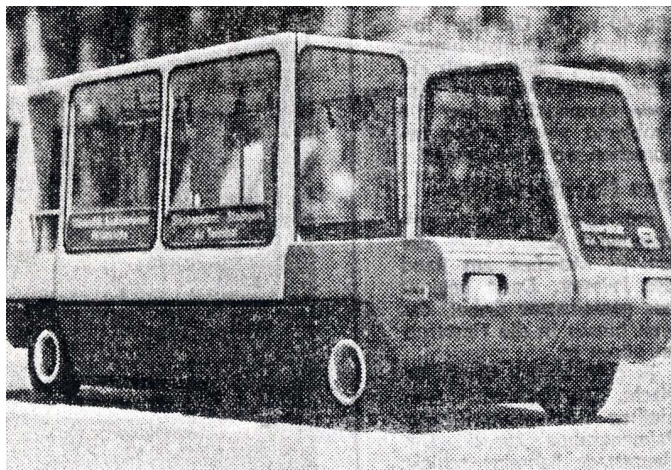


Abb. 5: Kerngebiet Wien: Prototyp Minibus

²⁰¹ Ebd. S. 4.

²⁰² Sämtliche Garagenstandplätze sollten in einer Gehdistanz von 10 Minuten zum Kernmittelpunkt, dem Stephansplatz, liegen und eine gute Anbindung an den Fußgängerhilfsverkehr haben.

Die mit Flüssiggas betriebenen Fahrzeuge sollten für den Transport von 20 Personen zugelassen sein und in kurzen Intervallen von 1 bis 2 Minuten, zum Teil auf eigenen Busspuren, verkehren.²⁰³ Durch die Nutzung eigener Busspuren sowie aufgrund der geringen Geschwindigkeit war die Wahrscheinlichkeit von Konflikten zwischen Fußgängern und Fußgängerhilfsverkehr stark reduziert. An wichtigen Verkehrsknotenpunkten war die Anbindung des Fußgängerhilfsverkehrs an weiter führende Straßenbahn- und Autobuslinien vorgesehen.²⁰⁴

In der ersten Phase waren zwei „Durchmesserlinien“, die von der Oper über die Kärntnerstraße und Rotenturmstraße sowie vom Schottenring über den Platz Am Hof, Graben und Wollzeile zum Bahnhof Landstraße führten, geplant.²⁰⁵

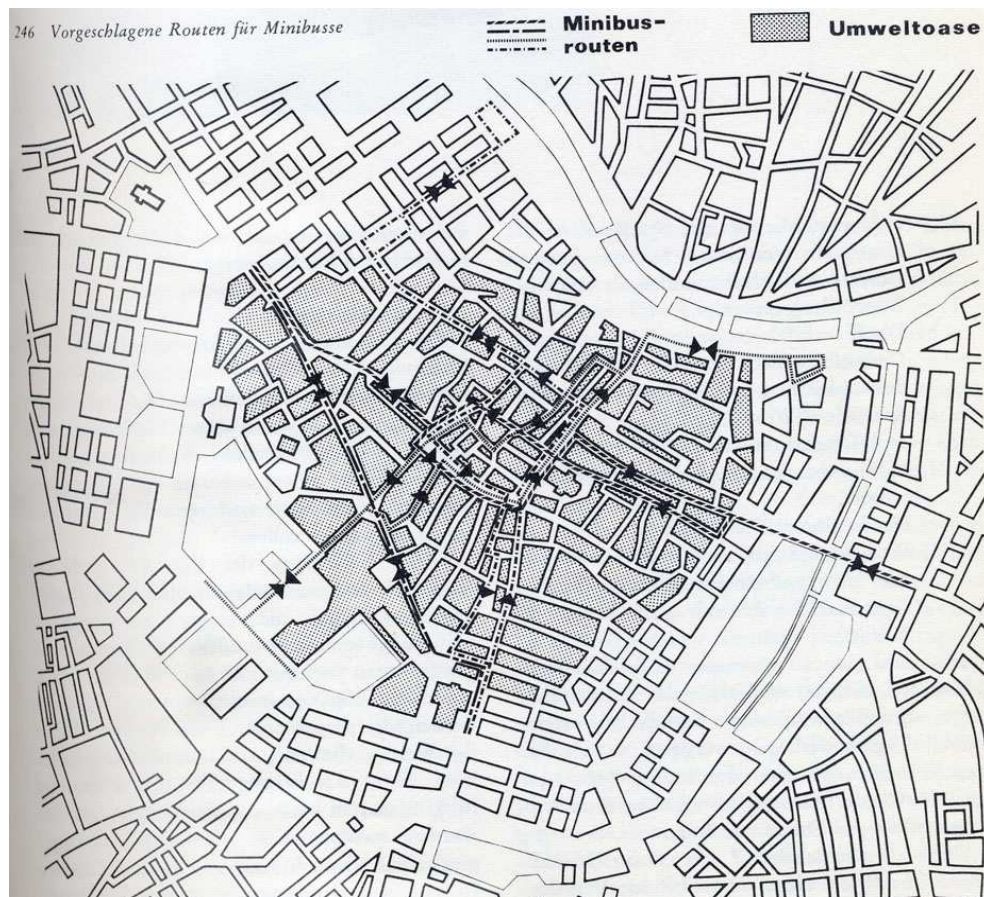


Abb.6: Kerngebiet Wien: Vorgeschlagene Routen für Minibusse

²⁰³Victor Gruen International, Kerngebiet Wien. Annex Berichte. Bericht 15. Fußgängerhilfsverkehr. 15. September 1970. S. 1 ff.

²⁰⁴Gruen plädierte für die Beibehaltung der am Ring und Kai verkehrenden Straßenbahnlinien in beiden Fahrtrichtungen, obwohl die Ringstraße als Einbahnstraße gestaltet werden sollte.

²⁰⁵Gruen, Überleben der Städte S. 237 Abb. 246.

Victor Gruen ging aufgrund seiner Untersuchungen zur Verkehrssituation davon aus, dass es mit der Inbetriebnahme der U1 zu einem starken Anstieg der Fußgängerfrequenz in der Innenstadt im Bereich des Stephansplatzes kommen werde.

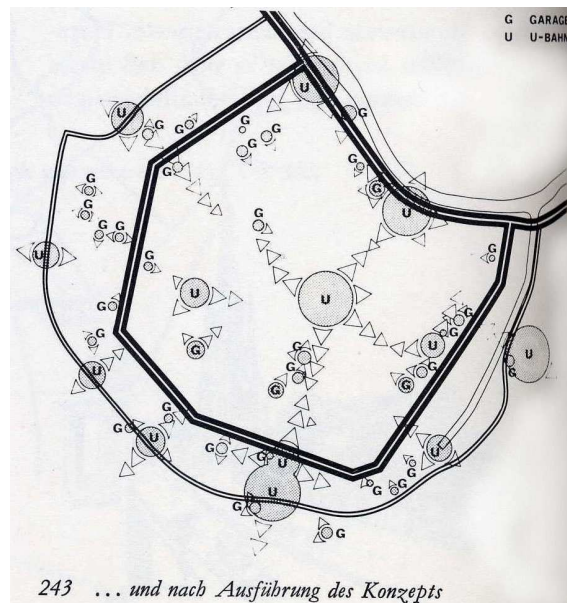
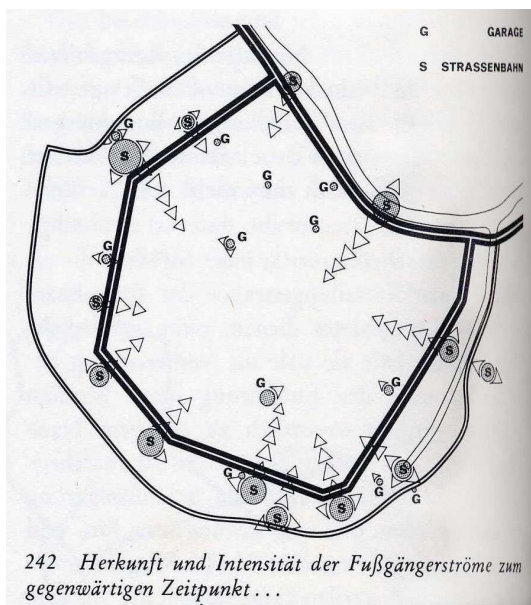


Abb.7 und 8: Kerngebiet Wien: Fußgängerströme

In einer zweiten Phase sollte das „Fußgängerschutzgebiet“ der Konzeption Gruens entsprechend auf den gesamten Bereich der Wiener Innenstadt ausgedehnt werden.²⁰⁶ Im Zusammenhang mit der neuen Verkehrsorganisation in der Innenstadt ergab sich die Notwendigkeit kreuzungsfreier Zugänge zum Kerngebiet für Fußgänger. Um diesem Umstand Rechnung zu tragen und die Erreichbarkeit des Kerngebietes für Fußgänger zu verbessern sowie eine gute Anbindung an die vorgeschlagenen Erweiterungsgebiete im 2., 3., 8. und 9. Bezirk zu gewährleisten, entwickelte Gruen die Idee der Errichtung von „Fußgängerpforten“ an verschiedenen Verkehrsknotenpunkten am Rande des Fußgängergebietes. Dabei handelte es sich um Fußgängerunterführungen und Fußgängerbrücken, mittels derer Fußgängern in erster Linie das gefahrlose Über- oder Unterqueren des stark frequentierten Umfahringes ermöglicht werden sollte. Die geplanten Fußgängerbrücken und Unterführungen sollten auch von den Fahrzeugen des Fußgängerhilfsverkehrs benutzt werden können.

²⁰⁶ Victor Gruen International, Kerngebiet Wien. Bericht 17. Bau der U-Bahn-Stationen 9. Oktober 1970. S. 2 ff.

Gruen konzipierte derartige Passagenlösungen unter anderem am Schottenring, am Schwedenplatz, am Schwarzenbergplatz, am Luegerplatz und am Rathausplatz.²⁰⁷

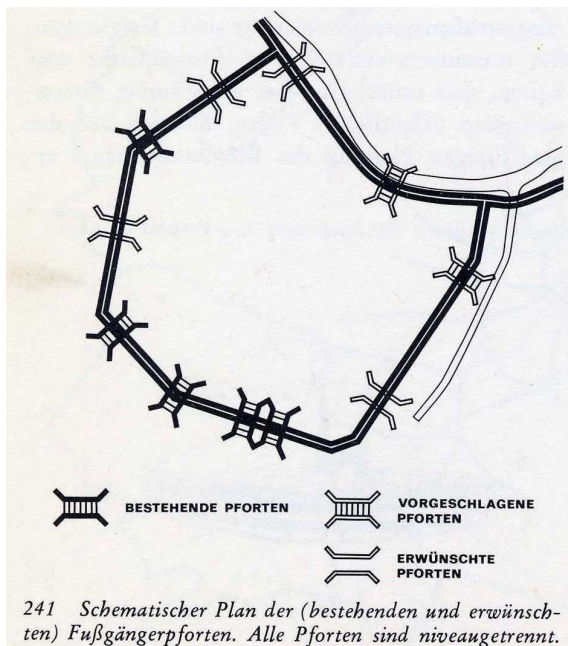


Abb. 9: Kerngebiet Wien: Pforte Luegerplatz

Die von Gruen vorgeschlagenen Fußgängerpforten waren nicht nur als Verbindungen zwischen dem Kerngebiet und den angrenzenden Stadtteilen – den Kernerweiterungsgebieten – konzipiert, sondern sollten auch als Anbindungspunkte an den öffentlichen Verkehr (U-Bahn, Busse und

²⁰⁷ Zu Gruens Entwürfen für die Gestaltung der Fußgängerpforten am Schwedenplatz und am Rathausplatz vgl. die Abschnitte 6.2. und 6.3.

Straßenbahnen) dienen. Auch die Endstellen der innerstädtischen City-Busse waren hier vorgesehen.



Gruen konzipierte die Fußgängerpforten jedoch nicht als nur reine Verkehrsbauwerke, sondern als multifunktionelle Zentren urbanen Lebens, da er auch andere Nutzungen – zum Beispiel durch die Einrichtung von Geschäftslokalen und Restaurants – vorsah.²⁰⁸

Abb.10: Kerngebiet Wien: Fußgängerpforten

Im Rahmen des für die Innenstadt erarbeiteten Funktionskonzeptes entwickelte Gruen auch ein Parkraumkonzept in Form eines Garagenkonzeptes, ein System für die Zulieferung und den Abtransport von Gütern und ein abfallwirtschaftliches Konzept. Gruen berechnete den durch die Einführung von dem Fußgängerverkehr vorbehaltenen Flächen und Busspuren zu erwartenden Verlust an Parkraum. Um diesen zu kompensieren, sah Gruen in seinem Garagenkonzept den raschen Bau von Tiefgaragen mit 20.000 Abstellplätzen vor. Da der historische Stadtkern für den Individualverkehr ungeeignet sei, müssten die vorgesehenen Tiefgaragen außerhalb des Zentrums an den Umfahrungsstraßen Ring, Kai und Lastenstraße errichtet werden und über diese zu erreichen sein.

Nur in Ausnahmefällen sollten Garagen innerhalb des Kernes errichtet werden dürfen, unter der Voraussetzung, dass die Zufahrt zu ihnen auf unterirdischen

²⁰⁸ Ein besonders schönes Beispiel dafür ist Gruens Entwurf für die Gestaltung der Marienbrücke über den Donaukanal. Vgl. Abschnitt 6.2.

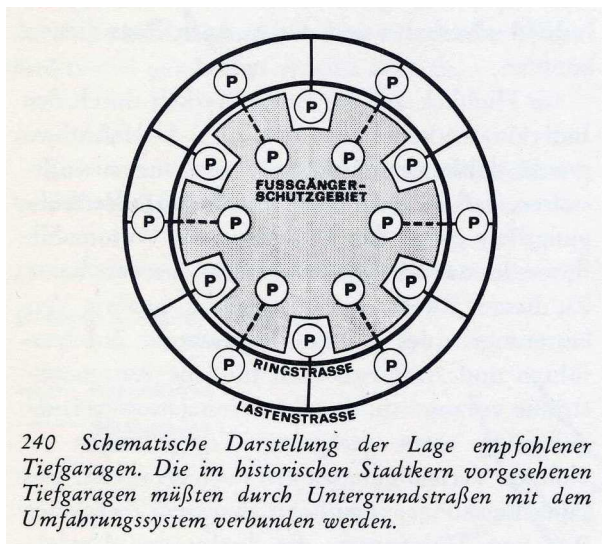


Abb.11: Kerngebiet Wien: Lage empfohlener Tiefgaragen (1969/70)

Straßen möglich sei (vgl. Abb. 11).²⁰⁹ Falls diese Voraussetzung nicht erfüllt werden könne, sollten bestehende zentrale Garagen anderweitig, z. B. als Warendepots, genutzt werden.²¹⁰ Durch eine entsprechende Tarifgestaltung sollten die Garagen den Bedürfnissen der Bewohner und Besucher der Innenstadt dienen.

Im Rahmen seines Funktionskonzeptes arbeitete Victor Gruen einen Vorschlag für die Neuorganisation des Lieferverkehrs in der Innenstadt aus. Es war ihm klar, dass diese Aufgabe eine der schwierigsten im Zusammenhang des Gesamtkonzeptes war, besonders, da die Situation durch die baulichen Verhältnisse und das hohe Fußgängeraufkommen in der Innenstadt zu den morgendlichen und abendlichen Spitzenzeiten verkompliziert wurde. Gruens Ziel war es, eine Lösung zu finden, die einerseits die Belastungen der Straßen durch den Zulieferverkehr möglichst reduzierte, andererseits ein rasches Zu- und Abfahren der Lieferfahrzeuge ermöglichte.

Gruen empfahl zunächst zwei grundsätzliche Maßnahmen, um die Belastungen durch den Lieferverkehr zu reduzieren:

1. die Absiedlung von „kernfremden“ Betrieben mit einem hohen Umschlag an Gütern in andere Stadtgebiete mit günstigeren Verkehrsanbindungen;
2. die Schaffung von Umladestellen am Rand des Kerngebiets, in denen das Umladen der Güter von großen LKWs auf kleine, umweltfreundlich betriebene Lieferfahrzeuge erfolgen sollte.

Da Gruen davon überzeugt war, dass es sinnvoll und notwendig sei, die so genannten „Dienstleistungsfunktionen“ nicht auf, sondern unter der Oberfläche

²⁰⁹ Gruen stand dem Neubau von Garagen innerhalb des Kerngebietes grundsätzlich ablehnend gegenüber. Jedenfalls müssten alle innerstädtischen Garagen „durch Untergrundstraßen mit dem Umfahrungssystem Ring-Kai-Lastenstraße verbunden werden.“ Victor Gruen International, Studie Kerngebiet Wien S. 137.

²¹⁰ Dieser Vorschlag bezog sich auf die Garagen am Petersplatz, am Stephansplatz und am Neuen Markt, die Gruen wegen ihrer geringen Kapazität für unrentabel hielt. Ebd. S. 135 f.

abzuwickeln, beinhaltete sein Funktionskonzept auch radikale Maßnahmen zur Neuorganisation des Transports von Gütern und Abfallprodukten. Zu diesen Maßnahmen, die zur größtmöglichen Reduktion des Individualverkehrs in der Innenstadt beitragen sollten, zählten die Nutzung des U-Bahn-Systems für den Gütertransport während der Nachtstunden sowie die Anlage von unterirdischen Warendepots in zentralen U-Bahn-Stationen. Bestehende Kellerräume sollten als Warenlager genutzt und mit von den Umfahungsstraßen erreichbaren Zentralwarendepots verbunden werden; die Verteilung der Güter sollte über unterirdische Förderbänder sowie umweltfreundliche Kleintransporter erfolgen.²¹¹

Als flankierende Maßnahme schlug Gruen vor, den innerstädtischen Lieferverkehr zeitlich und lokal zu beschränken und letztlich nur mehr über genau definierte Zufahrtsschleifen zu bestimmten Zeiten zuzulassen.²¹² Auch für diese Liefertätigkeiten sollten ausschließlich umweltfreundliche Fahrzeuge eingesetzt werden. Die Einführung einer begrenzten Zulieferzeit und die Einteilung von Geschäftsstraßen in Zulieferabschnitte übernahm Gruen aus vergleichbaren Innenstadt-Konzepten anderer Städte; für Wien stellte dies eine grundsätzliche Neuerung dar. Darüber hinaus sollte der Gütertransport von den innerstädtischen Handelsbetrieben nicht mehr individuell, sondern auf gemeinsamer Basis durch eine Genossenschaft organisiert werden.²¹³

Gruen erstellte in seinem Innenstadtkonzept auch einen Zeitplan für die phasenweise Einführung des Fußgängerschutzgebietes, für dessen Umsetzung ein Zeitraum von 15 bis 20 Jahren vorgesehen war. Bereits vor der Eröffnung der U-Bahn-Linie U1 müsse eine Einbahnregelung für die Ringstraße getroffen und der Durchzugsverkehr durch die Innenstadt verhindert werden. Für den öffentlichen Verkehr sollten eigene Fahrspuren errichtet und umweltfreundliche Minibusse angeschafft werden. Auch die Neuorganisation des Lieferverkehrs müsse bereits zu diesem Zeitpunkt einsetzen, beginnend mit der Einführung von Zeitbeschränkungen für den Gütertransport, über die Organisation von Liefergesellschaften bis zur Inbetriebnahme des geplanten Untergrundliefersystems und der unterirdischen Güterdepots. Nach der

²¹¹ Victor Gruen International, Studie Kerngebiet Wien. S. 150 f.

²¹² Gruens Vorschlag sah eine zeitliche Beschränkung des Lieferverkehrs auf den Zeitraum zwischen 6 und 9 Uhr morgens vor.

²¹³ Gruen, Überleben der Städte S. 235 f.

Inbetriebnahme der U1 und der Fertigstellung der geplanten peripheren Großgaragen könne das Konzept in vollem Umfang wirksam werden.²¹⁴

Durch die im Funktionskonzept enthaltenen Maßnahmen sollte eine Entlastung der öffentlichen Flächen vom Oberflächenverkehr erfolgen, um diese besser für „menschliche und urbane Funktionen“²¹⁵, wie Wohnen, Einkaufen, Kommunikation und künstlerische Aktivitäten nutzen zu können:

„Das Konzept für die Neugestaltung der Innenstadt ist, weil es konsequent ist, auch einfach. Es beruht auf dem logischen Prinzip, daß eine gesunde und erfreuliche städtische Umwelt nur dann geschaffen werden kann, wenn die menschlichen Wirkungsbereiche die besten und angenehmsten Bedingungen auf den Straßen- und Platzoberflächen finden, während alle dienstleistenden, mechanischen und sonstigen Einrichtungen auf anderen, für menschliche Benützung weniger wünschenswerten Ebenen, also unter Grund, ihren Platz finden müssen.“²¹⁶

Auf dieser Grundlage basierte das angeschlossene Gestaltungskonzept, das die Erhaltung und Belebung des Stadtbildes in der Innenstadt zum Ziel hatte. Victor Gruen entwickelte darin allgemeine Richtlinien für eine Ausgestaltung des öffentlichen Raumes im Sinne der Interessen der Fußgänger. Um eine sterile, monotone Gestaltung zu vermeiden, empfahl Gruen, verschiedene Künstler und Architekten an diesem Unternehmen zu beteiligen.

Zu den von ihm vorgeschlagenen Maßnahmen zählten unter anderem eine ansprechende und fußgängerfreundliche Oberflächengestaltung, zum Beispiel durch den Ausgleich von Niveauunterschieden – wie bisher zwischen Gehsteig und Fahrbahn – und eine den Bedürfnissen der Fußgänger entsprechende Pflasterung. Die öffentlichen Flächen sollten durch Bäume, Pflanzenarrangements und Skulpturen belebt werden, Sitzbänke und andere der Bequemlichkeit der Passanten dienende Einrichtungen installiert werden. Zum Schutz vor Witterungseinflüssen konnte sich Gruen in den Hauptgeschäftsstraßen Vordächer oder Kolonnaden nach historischem Vorbild vorstellen. Ein wichtiges Anliegen war Gruen auch die Umgestaltung der öffentlichen Beleuchtung, die bisher von den Erfordernissen des Autoverkehrs bestimmt gewesen war. Nunmehr sollte diese „intensive utilitäre Beleuchtung“²¹⁷ durch eine den Bedürfnissen der Menschen besser entsprechende ersetzt werden, die in den Geschäftsstraßen festlicher, in Nebenstraßen gedämpfter ausfallen könne.

²¹⁴ Victor Gruen International, Studie Kerngebiet Wien. S.210 ff.

²¹⁵ Ebd. S. 188.

²¹⁶ Victor Gruen, Planung des Kerngebietes Wien. Globale Betrachtungen Wien 1969. S. 10.

²¹⁷ Ebd. S. 194.

Weiters wurden auch Aspekte des Umweltschutzes und des Denkmalschutzes im Rahmen der vorgeschlagenen Gestaltungsrichtlinien berücksichtigt, zum Beispiel durch eine großzügige Bepflanzung der gewonnenen Freiflächen und durch Vorschriften zum Erhalt eines einheitlichen architektonischen Charakters der Gebäude.²¹⁸



Abb.12: Studie Kerngebiet Wien: Gestaltungsvorschlag Kärntner Straße

Gruen stützte sich bei seinen Vorschlägen für die Nutzung der gewonnenen Flächen auf das historische Vorbild der Wiener Innenstadt um 1900 und schlug in Anlehnung daran die Einrichtung von Märkten und die Abhaltung von Festen und anderen öffentlichen Ereignissen in der Fußgängerzone vor. Solche Events sollten das Interesse des Publikums wach halten und Besucher in die Innenstadt ziehen.²¹⁹

²¹⁸ Gruen, Überleben der Städte S. 240.

²¹⁹ Victor Gruen International, Studie Kerngebiet Wien S. 198 ff.

Das angeschlossene „Wirtschaftskonzept“ hatte zum Ziel, „das urbane Wesen des Stadtkernes mit seiner selektiven Multifunktionalität nicht nur zu erhalten, sondern zu stärken“.²²⁰ Zu diesem Zweck wurden die verfügbaren Flächen inventarisiert und mögliche Maßnahmen zur Nutzungsoptimierung vorgeschlagen. Dazu zählten die Absiedlung kernfremder Funktionen, die Bebauung unbebauter Grundstücke, die Vergrößerung der produktiven Geschoßfläche sowie die Nutzung der durch die Implementierung des Funktionskonzeptes öffentlichen Flächen.²²¹ Als weitere Maßnahme wurde die Einbeziehung benachbarter Gebiete in den Bereich des Kerngebiets erwogen, um sie wirtschaftlich zu stärken:

„Eine Erweiterung des Kerngebietes scheint in jenen Fällen logisch, wo es möglich ist, anschließende Bezirksteile infolge ihrer Nähe zum Kerngebiet, der Möglichkeit, sie in das Funktionskonzept des Kerngebietes einzuschließen und infolge ihres nur teilweise genützten Wirtschaftspotentials heranzuziehen.“²²²

Eines der von Gruen vorgeschlagenen Erweiterungsgebiete war der Bereich der Rossauer Kaserne im 9. Bezirk. In seinem Entwurf für die Neubebauung dieses Areals projizierte Gruen einen gänzlich neuen Stadtteil mit einer ausgeprägten Nutzungsmischung. Auf einer „Basisstruktur“ mit Geschäften, Restaurants und Lagerräumlichkeiten war eine als Fußgängerbereich gestaltete Fläche mit Einzelgebäuden für Wohnungen, Büros und Hotels vorgesehen.²²³

Als zusätzliche Erweiterungsgebiete schlug Gruen folgende Stadtteile vor:

- das Gebiet zwischen Schottentor, Universität und (altem) AKH;
- das Rathausviertel
- das Gebiet um den Messepalast, die Stiftskaserne und die Mariahilfer Straße;
- die stadtauswärts verlängerte Kärntnerstraße und die Porrhausgründe (4. Bezirk);
- Luegerplatz und „Hauptzollamt“ (Gebiet um den Bahnhof Wien Mitte, Landstraßer Hauptstraße);
- Schwedenplatz und Teile des 2. Bezirks (Dianabadviertel).

Gruen plädierte dafür, die für das Kerngebiet entwickelten Konzepte in diesen Entwicklungsgebieten fortzusetzen, wovon sowohl die Innere Stadt als auch die Erweiterungsgebiete profitieren könnten.

²²⁰ Victor Gruen International, Studie Kerngebiet Wien S. 165.

²²¹ Gruen, Überleben der Städte S. 242 ff.

²²² Victor Gruen International, Studie Kerngebiet Wien S. 178.

²²³ Ebd. S. 175 f.

6. 2. Die Planungen für die U-Bahn-Station Schwedenplatz

Im Rahmen des im Auftrag der MA 18 erarbeiteten Innenstadtkonzepts befasste sich das Planungsbüro Victor Gruen International auch mit der Frage der Gestaltung der zukünftigen U-Bahn-Station am Schwedenplatz. Victor Gruen war mit der Planung des Stationsbauwerks und der Neugestaltung der Anbindung an die Gebiete jenseits des Donaukanals beauftragt und legte im Oktober 1970 einen Gestaltungsvorschlag für die U-Bahn-Station Schwedenplatz sowie für die die Innere Stadt mit dem 2. Wiener Gemeindebezirk verbindende Marienbrücke vor.

Im Rahmen der U-Bahn-Planung war der Schwedenplatz bereits als Knotenpunkt der beiden die Wiener Innenstadt querenden bzw. berührenden Linien U1 und U4 vorgesehen. Weiters war der Schwedenplatz als Endstelle aller aus dem 20. und 21. Bezirk kommenden Autobus- und Straßenbahnlinien vorgesehen und sollte daher als Verkehrsknotenpunkt ausgebaut werden. Als Ergänzung war die Anlage von Tiefgaragen in unmittelbarer Nähe, unter dem Schwedenplatz bzw. dem Morzinplatz geplant. Die Planung des Schwedenplatzes war damit sowohl im Zusammenhang des Gestaltungs- als auch des Verkehrskonzepts für die Wiener Innenstadt von grundlegender Bedeutung. Wie bereits ausgeführt, sah Gruens Innenstadtkonzept am Schwedenplatz eine der „Pforten“ zum Stadtzentrum vor, wie sie an verschiedenen strategisch günstigen Punkten geplant waren.²²⁴

Gruen rechnete im Zusammenhang mit dem Bau der Schnellstraße entlang des Donaukanals, der geplanten Einbahnregelungen im Bereich Kai und Ring sowie der Errichtung eines Knotenpunktes des öffentlichen Verkehrs am Schwedenplatz mit einem erhöhten Verkehrsaufkommen und einer starken Frequentierung der öffentlichen Verkehrsmittel zu Spitzenzeiten. Um diese Problematik zu entschärfen, versuchte er in seinem Gestaltungsvorschlag eine „kreuzungsfreie Fußgängerverbindung“ zwischen erstem und zweitem Bezirk „mit einer optimalen Einbindung der öffentlichen Verkehrsmittel“²²⁵ zu entwickeln. Die Tiefgaragen unterhalb des Schwedenplatzes bzw. Morzinplatzes sollten in das Konzept einbezogen werden. Die Dächer dieser Garagen sollten als Grünflächen gestaltet werden, um auf diese Weise die durch den Bau der projektierten Donaukanalschnellstraße verlorenen Flächen zu kompensieren (vgl. Abb. 13).

²²⁴ Gruen, Überleben der Städte S. 234, Abb. 241.

²²⁵ Victor Gruen International, Kerngebiet Wien. Annex Berichte 1969/70. Bericht 18 vom 20. Oktober 1970. U-Bahnstation Schwedenplatz und Fußgängerplattform Marienbrücke. S. 4.

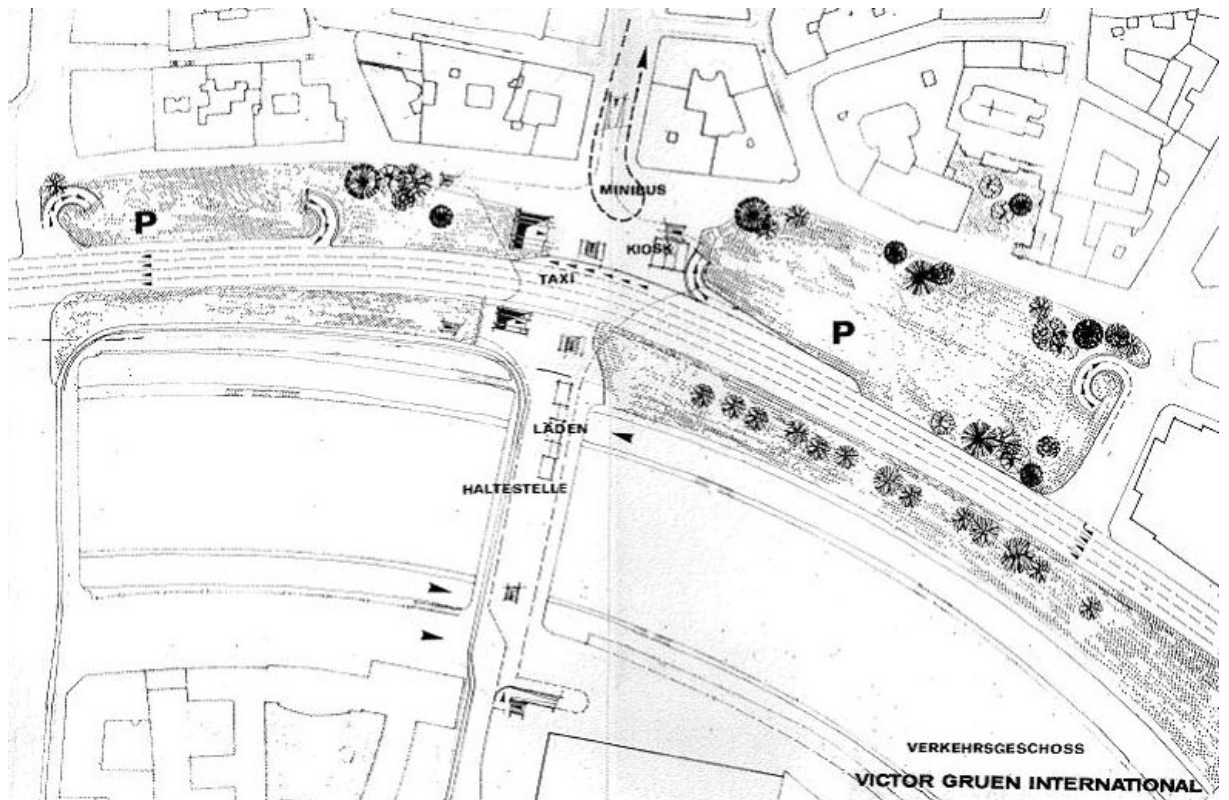


Abb.13: Gestaltungsvorschlag Schwedenplatz (1970)

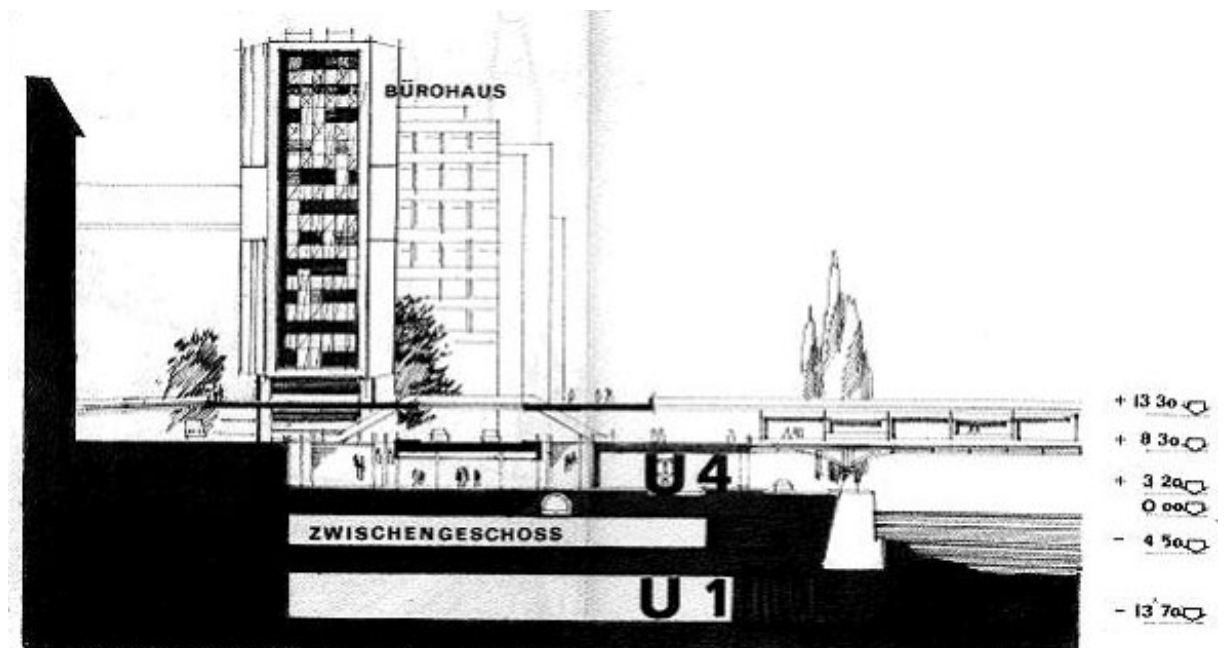


Abb.14: Gestaltungsvorschlag Schwedenplatz (1970)

Gruen plante eine Fußgängerplattform, die von der Rotenturmstraße über Kai, Marienbrücke und Obere Donaustraße in den 2. Bezirk reichen sollte. Unter dieser

Plattform sollten sich neben einer „kleinen Ladenstraße“ auch die Haltestellen der Autobus- und Straßenbahnlinien sowie die Abgänge zur U-Bahn und zu den Tiefgaragen befinden. Auch eine Anbindung an den geplanten innerstädtischen Minibus war vorgesehen.²²⁶ Durch die Installation technischer Hilfsmittel (Rolltreppen, Aufzüge) sollte eine gute Erreichbarkeit der öffentlichen Verkehrsmittel sichergestellt und deren Benützung nach Möglichkeit erleichtert werden.

Auf diese Weise sollte die den ersten mit dem zweiten Wiener Gemeindebezirk verbindende Marienbrücke vom Individualverkehr entlastet werden und eine kreuzungsfreie Verbindung zwischen der Innenstadt und der Leopoldstadt geschaffen werden. Gruen schlug die Ausgestaltung der Fußgängerplattform durch Grünzonen, Terrassen und Cafés vor, um diesen neu geschaffenen öffentlichen Raum sinnvoll nutzen zu können.²²⁷

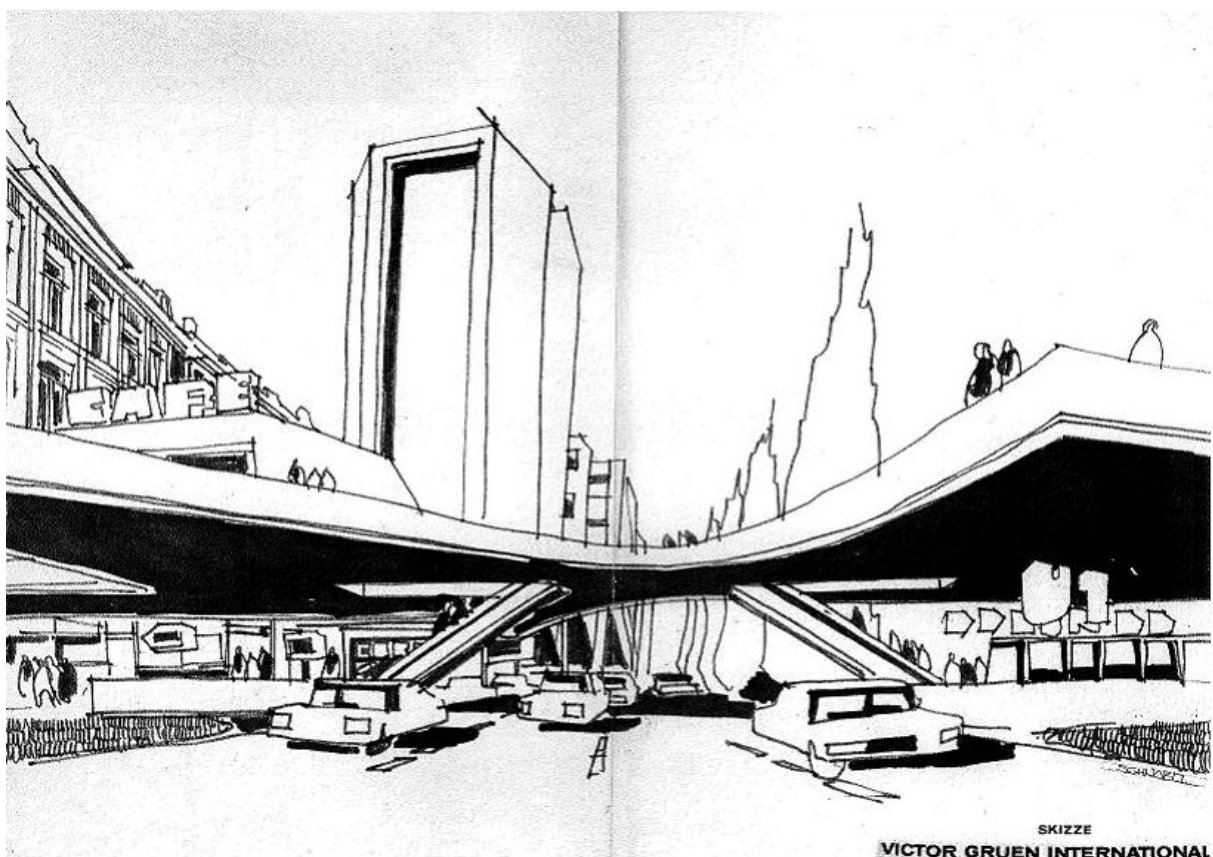


Abb.15: Gestaltungsvorschlag Schwedenplatz (1970)

²²⁶ Ebd. S. 3.

²²⁷ Ebd. S. 5.

An Gruens Planungen zur Neugestaltung des Schwedenplatzes zeigt sich das von ihm vermittelte neue Konzept von Urbanität besonders deutlich. Der öffentliche Raum wird als Ort des Austausches und der Sicherheit gestaltet, wobei dem Fußgänger und dem öffentlichen Verkehr eine vorrangige Rolle eingeräumt wird. Wesentlich an Gruens Gestaltungsvorschlag für den Schwedenplatz ist auch der Umstand, dass der dem Individualverkehr zugestandene Raum zugunsten einer großzügigen Begrünung eingeschränkt bzw. verlagert wird.

6. 3. Gruens Vorschlag zur Gestaltung des Wiener Rathausplatzes

Im Zusammenhang mit der Studie zur Entwicklung des „Kerngebietes Wien“ wurde im Jahre 1971 von Victor Gruen International auch ein Vorschlag zur Neugestaltung des Wiener Rathausplatzes erarbeitet.

Gruen lehnte eine isolierte Planung des Rathausplatzes ab, da er die Gestaltung des Rathausplatzes als wichtige Frage im Zusammenhang eines Gesamtkonzepts für die Wiener Innenstadt betrachtete. Daher versuchte er in seiner Studie, verschiedene Vorschläge zur Neugestaltung des Rathausplatzes in das „Gesamtkonzept für das Kerngebiet zu integrieren“, um damit „eine Dynamisierung des Kerngebietes“ und „eine Belebung des innerstädtischen Lebens herbeizuführen“.²²⁸

Im Rahmen seiner Planungen setzte sich Gruen mit den Ergebnissen, die ein vorangegangener Architektenwettbewerb zu diesem Thema gebracht hatte, auseinander und versuchte, einige der vorgelegten Ideen, die er als wertvoll erachtete, in seine Planung zu übernehmen.

In seinem Gestaltungsvorschlag ging Gruen zunächst von der Lage und Zugänglichkeit des Rathauses aus. Dabei kritisierte er den Umstand, dass der Zugang zum Rathaus nur von den Seitenstraßen aus möglich sei. Gruen empfand das Fehlen eines repräsentativen Haupteinganges an der dem Rathausplatz zugewandten Seite als funktionellen Nachteil nicht nur für das Rathaus selbst, sondern auch für den gesamten Rathausplatz. Aus diesem Grund unterstützte er jene Vorschläge, die einen ringseitigen Zentraleingang vorsahen.

Gruen schlug im Zusammenhang mit der Öffnung des Rathauses zum Rathausplatz hin auch die Errichtung einer repräsentativen Eingangshalle unterhalb der bestehenden Volkshalle vor. Außerdem sollte eine durch Rampen

²²⁸ Victor Gruen International, Gestaltungsvorschlag Rathausplatz. Wien 1971 S. 1.

erreichbare Terrasse anstelle der Stufen vor dem Rathaus errichtet werden. In Ausnahmefällen, bei besonders festlichen Anlässen, sollte die Zufahrt mit dem Auto möglich sein, die Reichsratsstraße aber grundsätzlich nicht dem Durchzugsverkehr dienen.²²⁹

Darüber hinaus sprach sich Gruen für die Überdachung des Arkadenhofs und für die Errichtung eines vertikalen Verbindungssystems in Form von Stiegenanlagen und Rolltreppen im Inneren des Hofes aus. Auf diese Weise sollte das Rathaus als modernes Veranstaltungs- und Bürogebäude gestaltet werden.²³⁰ Mittels der Überdeckung des Arkadenhofes wollte Gruen ein „neues, wettergeschütztes öffentliches Forum“²³¹ im Rathaus schaffen, welches „unabhängig von Witterungseinflüssen für Ausstellungen, Konzerte und andere öffentliche Veranstaltungen genutzt werden“²³² könne.

Der Rathausplatz selbst sollte nach Gruens Konzept als „offenes Forum“²³³ gestaltet werden, als Fußgängerzone, die auch als Veranstaltungsort genutzt werden könne. Diese Idee, die den Kernpunkt von Gruens Gestaltungskonzept darstellt, erwies sich für die weitere Nutzung des Rathausplatzes als richtungweisend: Heute stellt der Rathausplatz einen wichtigen Raum für verschiedene öffentliche Veranstaltungen, z. B. im Rahmen der Wiener Festwochen, dar.

Die Gestaltung des Rathausplatzes als Fußgängerzone war für Gruen aus verschiedensten Gründen unabdingbar. Einen besonderen Vorteil, sowohl in ästhetischer Hinsicht als auch aus Sicherheitsgründen, sah Gruen in der Zusammenführung der beiden kleinen Parkanlagen rechts und links des Rathausplatzes zu einem zusammenhängenden autofreien Gebiet durch die Errichtung einer Fußgängerzone auf dem Rathausplatz:

„Aus Sicherheitsgründen ist die Verwandlung des Rathausplatzes in ein Fußgängergebiet deshalb dringlich, weil dieser Platz zwei Teile eines Parks durchschneidet [...]. Solange aber der Rathausplatz als Parkfläche und dem damit verbundenen Verkehr dient, stellt er eine Gefahrenzone dar, die besonders deshalb, weil sie eine Zäsur zwischen zwei Parkteilen bedeutet, für die Sicherheit bedrohlich ist. Mit der Verwandlung des Rathausplatzes in ein Fußgängergebiet werden daher zwei verhältnismäßig kleine Parkanlagen in einen großen, zusammenhängenden, sicheren Park verwandelt.“²³⁴

²²⁹ Ebd. S. 6.

²³⁰ Ebd. S. 4.

²³¹ Ebd.

²³² Ebd. S. 3.

²³³ Ebd. S. 5.

²³⁴ Ebd. S. 5 f.

Ein wesentlicher Punkt, den Gruen in seinem Gestaltungsvorschlag ausarbeitete, war die Frage der Anbindung des Bereichs Rathaus/Rathausplatz an den 8. Bezirk sowie an den 1. Bezirk.

Gruen schlug eine Fußgängerverbindung vom 8. Bezirk über den Arkadenhof des Rathauses bis zur Ringstraße vor. Die Anbindung an das Gebiet der Inneren Stadt sollte mittels Fußgängerpassagen erfolgen. Auf diese Weise sollte eine weitere wichtige „Pforte“ zum Fußgängerschutzgebiet Innere Stadt geschaffen werden.

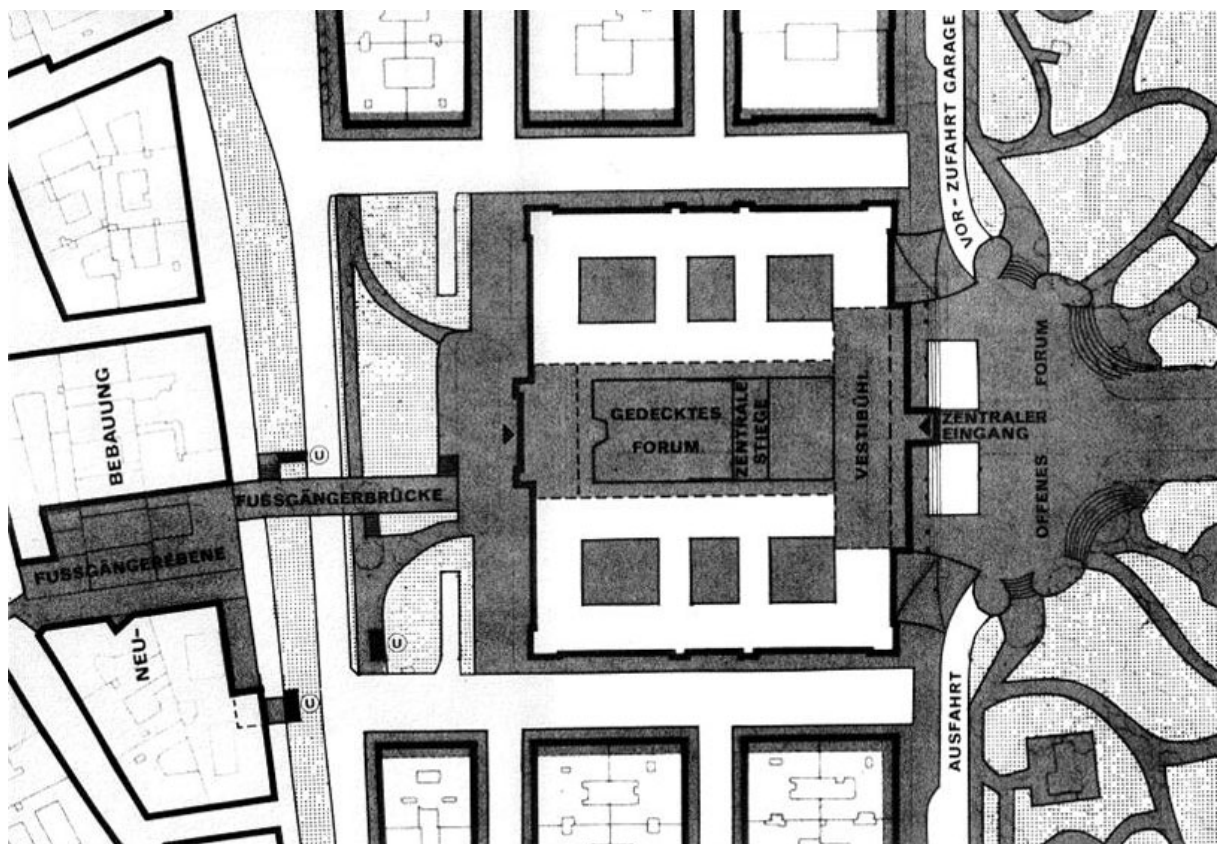


Abb.16: Gestaltungsvorschlag Rathausplatz (1971)

Gruen plante auch eine völlige Neugestaltung des Bereichs vor der zum 8. Bezirk, der Josefstadt, gerichteten Rückseite des Rathauses, auch hier sollte ein Fußgängerbereich geschaffen werden. Als Verbindung mit dem 8. Bezirk konzipierte Gruen eine Fußgängerbrücke, von der aus auch der Zugang zur U-Bahn-Linie U2 über Rolltreppen und Lifte vorgesehen war. Eine Ausweitung der

Fußgängerzone in Richtung des 8. Bezirks im Zuge der Neuverbauung der dem Rathaus gegenüberliegenden Gebäude wurde angeregt.²³⁵

Durch alle diese Maßnahmen wollte Gruen eine Verbesserung der Anbindung des in der Inneren Stadt geplanten Fußgängerbereiches an die U-Bahn sowie an den 8. Bezirk erreichen.

6. 4. Die Diskussion um die Umsetzung der Vorschläge Gruens

Gruen stellte sein Innenstadtkonzept Anfang 1971 fertig, stieß damit allerdings auf großen Widerstand verschiedener Interessensverbände. Am 4. März 1971 stellte er in einem Vortrag mit dem Titel „Dynamisierung durch Kosmetik“ seine Planungen für die Wiener Innenstadt in der Sektion Handel der Kammer der Gewerblichen Wirtschaft vor.

In seinem Vortrag führte Gruen aus, dass in Wien die hauptsächliche Bautätigkeit seit Jahren an der Peripherie der Stadt erfolge. Mit der Bevölkerungszunahme in den städtischen Randgebieten gehe die Gefahr einer Abnahme der Wohnbevölkerung im Stadtzentrum einher. Die Abwanderung der jüngeren und der besser situierten Bevölkerungsteile in die neu gebauten Siedlungsgebiete am Stadtrand führe darüber hinaus zum Verfall innerstädtischer Gebiete. Gruen versuchte, seinem Publikum die Gefahren dieser bereits feststellbaren Desurbanisierungstendenzen vor Augen zu führen:

„Sollte sich diese Erscheinung bis zum Jahr 2000 fortsetzen, dann würden zu jener Zeit 890.000 Menschen im gewachsenen Stadtgebiet und 1,190.000 Menschen an der Stadtperipherie leben. Die gesamte Stadtbevölkerung wäre 2,080.000 [...]. Um den Hauptkern und die Nebenkerne entwickelt sich also eine graue Zone, die nicht nur ziffernmäßige, sondern auch soziologische Zerfallerscheinungen hat. Sie wird im allgemeinen von älteren, ärmeren und weniger aktiven Bewohnern besiedelt.“²³⁶

Durch den Umstand, dass an der Peripherie die Infrastruktur immer noch wesentlich geringer ausgebildet sei als im Kerngebiet, drohe eine „Überdehnung“ der Stadt mit verschiedensten negativen Konsequenzen.

Gruen wies in seinem Vortrag ausführlich auf die Gefahren hin, die der Wirtschaft und Gesellschaft durch die „Verödung des urbanen Lebens im Kerngebiet“²³⁷, bedingt durch die Überhandnahme des Individualverkehrs in der Innenstadt, drohten und versuchte, das Publikum von den Maßnahmen zu überzeugen, mittels

²³⁵ Ebd. S. 7 f.

²³⁶ Victor Gruen, Kerngebiet Wien: Dynamisierung durch Kosmetik. Vortrag für die Vollversammlung der Kammer der Gewerblichen Wirtschaft, Sektion Handel, 4. 3. 1971. Wien 1971. S. 8.

²³⁷ Ebd. S. 2.

derer eine „Dynamisierung“²³⁸ des innerstädtischen Lebens erreicht werden sollte. In seinem durch Lichtbilder unterstützten Vortrag verglich Gruen verschiedene Krisenphänomene der modernen Stadtentwicklung mit organischen Krankheiten des Menschen, wobei er etwa Kreislauferkrankungen mit der Verstopfung der Straßen durch den Individualverkehr oder Herzschwäche mit der Zerstörung der urbanen Kerne verglich. Gruen betonte, dass diese gefährlichen Entwicklungen nicht mit bloßer „Kosmetik“ in den Griff zu bekommen seien und warnte vor unzureichenden Maßnahmen. Er prognostizierte eine weitere Ausdehnung der Stadt und damit eine weitere Zunahme des Individualverkehrs bis hin zum Verkehrsinfarkt und forderte als Lösung eine Trendumkehr in der Stadtplanung, nämlich „Stadterneuerung statt Stadterweiterung“²³⁹, sowie einen verstärkten Ausbau des öffentlichen Verkehrs. Gruen versuchte mit seinem Vortrag, in dem er die geplanten Maßnahmen detailliert vorstellte und in ihrer Sinnhaftigkeit erläuterte, für die radikalen Veränderungen, die mit der Errichtung des von ihm geplanten „Fußgängerschutzgebietes“ verbunden waren, Verständnis zu finden. Es gelang Gruen allerdings nicht, mit seinen Argumenten den Widerstand der Interessensverbände des Handels und auch der Autofahrer zu zerstreuen.

Auch in den Medien wurden die Vorschläge Gruens ausführlich diskutiert, nachdem die Planungsstudie Gruens im März 1971 an die Öffentlichkeit gelangt war. Die verschiedenen Blätter stellten ihrer Leserschaft die wesentlichsten Vorschläge Gruens vor, wobei die Berichterstatter der Arbeiter-Zeitung und des Kurier eine interessierte und positive Haltung einnahmen.²⁴⁰ Obwohl erkennbar war, dass die Pläne Gruens auf eine völlige Umgestaltung der Wiener Innenstadt hinausliefen, war man dieser umfassenden Lösung gegenüber durchaus aufgeschlossen:

„Daß die Wiener Innenstadt nach der Fertigstellung der U 1 zumindest zum Teil zur Fußgängerzone wird, ist sicher. [...] es ist zu hoffen, dass die von Architekt Gruen vorgeschlagene Maximallösung verwirklicht wird.“²⁴¹

Als im Frühjahr 1971 in den Medien die Vorschläge Gruens zur Belebung der Wiener Innenstadt vorgestellt wurden und positive Resonanz fanden, zeigte sich

²³⁸ Ebd.

²³⁹ Ebd. S. 8.

²⁴⁰ Fußgängerzone – so groß wie möglich. In: Arbeiter-Zeitung, 4. März 1971, S. 6.; Parole in Wiener City: Alles für die Fußgänger. In: Kurier, 4. März 1971, S. 4.; Für das Wien von morgen. Von Otto Niedermoser. In: Kurier, 4. April 1971, S. 7.

²⁴¹ Für Fußgänger: Neue Tore zur City. In: Arbeiter-Zeitung, 5. März 1971, S. 3.

Gruen trotz der abwartenden Haltung, die die Stadt Wien einnahm, optimistisch hinsichtlich der Umsetzung seines Konzepts und versuchte, die Sinnhaftigkeit einer Gesamtlösung deutlich zu machen:

„Vielleicht sind nur die Methoden verschieden. Die Stadtverwaltung will in Etappen vorgehen. Ich glaube, dass die ganze Planung möglichst kurzfristig verwirklicht werden soll. Ich bin überzeugt davon, die Alternative zum Tod der Innenstadt kann nur lauten: Dynamisierung, Vitalisierung durch großzügige Fußgängerbereiche – dem Wiener seine Stadt zurückgeben.“²⁴²

Sowohl die zögerliche Haltung der Wiener Stadtverwaltung als auch die mangelnde Information der Öffentlichkeit, die das vorgestellte Konzept durchaus positiv aufgenommen hatte, wurden in der Presse kritisiert. Es wurde gefordert, die Stadtverwaltung möge die Bevölkerung „behutsam und rechtzeitig“ mit den Vorteilen einer Fußgängerzone in der Wiener Innenstadt vertraut machen.²⁴³

Seitens der Arbeiter-Zeitung setzte man sich unter Berufung auf den Wunsch vieler Wiener für die möglichst rasche Einführung einer begrenzten Fußgängerzone ein. Die Zeitung betonte die Vorteile einer derartigen „Sofortmaßnahme“ nicht nur für die Passanten, sondern auch für die innerstädtischen Geschäftsleute.²⁴⁴

Die von Planungsstadtrat Fritz Hofmann präsentierte Idee eines „Weihnachtskorsos“, der probeweisen Einführung einer begrenzten Fußgängerzone im Bereich des Stephansplatzes und Grabens in der Vorweihnachtszeit, wurde daher von der Öffentlichkeit begrüßt, stieß allerdings zunächst auf den Widerstand der Handelskammer. Die Haltung der Kammer, die zahlreiche Ausnahmeregelungen forderte, fand in den Medien wenig Verständnis, da man der Meinung war, dass derartige Einschränkungen das Konzept der Fußgängerzone aushöhlten.²⁴⁵

Nach langwierigen Verhandlungen zwischen der Stadt Wien und der Kammer konnte nach einem Gespräch zwischen dem Wiener Bürgermeister Slavik und dem Handelskammerpräsidenten Otto Mitterer Anfang November 1971 eine Einigung erzielt werden. Die Wiener Medien reagierten darauf mit sehr positiven

²⁴² Was geschieht mit Wiens Innenstadt? In: Kurier, 30. April 1971, S. 3.

²⁴³ Parole in Wiener City: Alles für die Fußgänger, S. 4.

²⁴⁴ Noch heuer: City ohne Autos. Von Alois Brunnthaler. In: Arbeiter-Zeitung, 14. Oktober 1971, S. 5.

²⁴⁵ Weiteres Tauziehen um Fußgängerzone. Arbeiter-Zeitung, 30. Oktober 1971, S. 5.

Stellungnahmen und begrüßten diese Lösung, die – wenigstens in einem begrenzten Bereich der Wiener Innenstadt – eine autofreie Zone schaffen sollte.²⁴⁶

Die Entscheidung für eine provisorische Fußgängerzone wurde von der Presse als Erfolg gefeiert und eine dauerhafte Umsetzung in Aussicht gestellt:

„Die Forderungen der ‚Kronen-Zeitung‘ und der vom Verkehrschaos geplagten Bevölkerung siegten über die Rathausbürokratie. Vom 27. November bis zum 2. Jänner bekommt die Wiener Innenstadt eine Fußgängerzone, um Erfahrungen für eine Dauerlösung zu sammeln und in der Weihnachtszeit den Einkaufsbummel zu erleichtern.“²⁴⁷

Die Vertreter der Stadt Wien hingegen bezeichneten das Unternehmen als ein „Experiment“: man rechnete mit Schwierigkeiten und auch mit der Möglichkeit eines Fehlschlags.²⁴⁸

Für den Wiener „Weihnachtskorso 71“ wurden der Bereich des Stephansplatzes und Teile des Grabens für die Zeit vom 27. November 1971 bis zum 2. Jänner 1972 – mit Ausnahme der Sonntage – zur Fußgängerzone erklärt. Um der Forderung der Handelskammer nach einer reibungslosen Abwicklung der Liefertätigkeiten nachzukommen, wurden am Ende des Grabens „Ladebahnhöfe“ eingerichtet. Für die Busse des öffentlichen Verkehrs sowie für Einsatzfahrzeuge war die Durchfahrt durch den Fußgängerbereich gestattet.

In den Tagen vor der Eröffnung der provisorischen Fußgängerzone informierten die verschiedenen Wiener Tageszeitungen ihre Leserschaft in zum Teil umfangreichen Artikeln über die geplanten Maßnahmen. Die Vorteile der Einrichtung der Fußgängerzone wurden ausführlich dargelegt und genaue Informationen über die Sperre von innerstädtischen Straßenzügen gegeben.²⁴⁹

Der Wiener „Weihnachtskorso 71“ stieß auf enormes Interesse der Öffentlichkeit. Bereits am Eröffnungstag, dem 27. November 1971, kamen tausende Menschen in die Wiener Innenstadt. In der neu geschaffenen Fußgängerzone waren zahlreiche Attraktionen geschaffen worden, die vom Publikum allerdings unterschiedlich aufgenommen wurden. Nach der Eröffnung, die sich volksfestartig gestaltete, feierte die Presse die neue Fußgängerzone zum Teil euphorisch als Erfolg und nahm den starken Zustrom und die positiven Reaktionen der Besucher

²⁴⁶ Fußgängerzone zu Weihnachten ist gerettet. In: Die Presse Nr. 7074, 3. November 1971, S. 4; Fußgängerzone in Wien perfekt: Graben, Kärntner Straße, Stephansplatz autofrei. In: Arbeiter-Zeitung, 3. November 1971, S. 1.; Ab 27. Nov. in Wien Fußgängerzone! In: Kronen-Zeitung, 3. November 1971, S. 9.

²⁴⁷ Ab 27. Nov. in Wien Fußgängerzone! S. 9.

²⁴⁸ Die Zukunft zu Fuß. Von Anton Bina. In: Kurier, 4. Dezember 1971, S. 39.

²⁴⁹ Weihnachtskindergarten und geheizte Schanigärten in Wiens Fußgängerzone. Von Alfred Kölbel. In: Arbeiter-Zeitung, 13. November 1971, S. 6; City-Fußgängerzone: Weihnachtskorso 1971. Von Alfred Kölbel. In: Arbeiter-Zeitung, 26. November 1971, AZ-Magazin.

zum Anlass, eine permanente Fußgängerzone und die Erweiterung zu einem größeren Fußgängergebiet zu fordern:

„Diese Fußgängerzone ist ein Riesenerfolg und sollte Anlaß dazu geben, einen ständigen Fußgängerbereich in der Wiener Innenstadt zu schaffen.“²⁵⁰

In anderen Beiträgen wurde jedoch auch Kritik laut, die allerdings weniger dem Konzept der Fußgängerzone an sich, sondern der Ausgestaltung und manchen Begleitumständen galt. Einige der in der Fußgängerzone eingerichteten Attraktionen wurden abgelehnt:

„Starke Scheinwerferbeleuchtung, Musikberieselung, eine ‚Gehschule‘, ein Kasperltheater und riesige Plastikbälle mit einem Durchmesser von vier Metern als ‚Spielzeug‘ – mit diesen und noch zahlreichen anderen Attraktionen, von Stadtverwaltung und Wirtschaft ausgeheckt, will man Wiens erste Fußgängerzone in einen regelrechten Jahrmarkt umfunktionieren.“²⁵¹

Die genannten Einrichtungen, besonders die avantgardistische „Gehschule“ und die überdimensionalen Plastikbälle, wurden auch von den Geschäftsleuten kritisiert. Man befürchtete, dass derartige „Praterattraktionen“ Personenkreise ansprechen könnten, die nicht zur Zielgruppe des innerstädtischen Handels gehörten.²⁵² Die von verschiedenen Seiten vorgebrachte Kritik und eine von den Geschäftsleuten initiierte Unterschriftenaktion führten schließlich zur Entfernung der beanstandeten Einrichtungen. Einhellige Kritik rief in der Öffentlichkeit der Umstand hervor, dass den Linienbussen der Stadt Wien die Durchfahrt durch die Fußgängerzone gestattet war. Der Einsatz der Busse wurde als Gefährdung der Passanten aufgefasst, die Medien berichten über zum Teil heftige Reaktionen der Fußgänger.²⁵³

Besonders deutliche Kritik findet sich in dem Bericht der Kronen-Zeitung über die Eröffnung des Weihnachtskorsos. Die beschränkte Fußgängerzone wurde als „halbe Lösung“ bezeichnet, da sie zu klein konzipiert sei und es zu viele Ausnahmeregelungen gebe. Daher wurde in dem Beitrag die Umsetzung des von Gruen entwickelten Gesamtkonzepts gefordert:

„Fußgänger eroberten schon in den ersten Stunden die ganze Kärntner Straße bis zur Oper und ein Stück von der Rotenturmstraße als Fußgängerzone dazu. [...] Sie wollen die

²⁵⁰ Ansturm auf den Weihnachtskorsos. Von Alfred Kölbel und Harald Nap. In: Arbeiter-Zeitung, 28. November 1971, S. 5.

²⁵¹ Startschuß zum Weihnachtsjahrmarkt. In: Die Presse Nr. 7094, 26. November 1971, S. 4.

²⁵² Fußgängerzone ohne Praterattraktionen. In: Kurier, 10. Dezember 1971, S. 5.

²⁵³ Ein Volksfest, von Autobussen durchkreuzt. Von Walfrid Reismann und Fritz Kinsky. In: Kurier, 28. November 1971, S. 3.

ganze Innenstadt als ‚Fußgängerparadies‘, frei von Autos, Gestank, Lärm und Schmutz.“²⁵⁴

Trotz der vorgebrachten Kritik äußerten sich die Leser der Tageszeitungen, die zu ihren Erfahrungen befragt wurden, mehrheitlich positiv. Allerdings wurde die Forderung, dass die Fußgängerzone völlig verkehrsfrei sein müsse, unterstrichen.²⁵⁵ Im Rahmen einer Meinungsumfrage, die im Dezember 1971 durchgeführt wurde, forderte die Mehrheit der befragten Passanten die Beibehaltung der Fußgängerzone. Jedoch wurden einige Modifikationen hinsichtlich der Ausgestaltung der Fußgängerzone, besonders aber auch ein Durchfahrtsverbot für städtische Autobusse gefordert.²⁵⁶

Obwohl es am ersten Werktag nach der Eröffnung der Fußgängerzone zu Verkehrsbehinderungen auf den umgebenden Straßen kam und zahlreiche Verbesserungen gefordert wurden, erwiesen sich die Erfahrungen, die man im Zuge des Weihnachtskorsos gewonnen hatte, letztlich als positiv, so dass Ende Dezember eine unbefristete Beibehaltung der Fußgängerzone und ihre Ausdehnung auf die Kärntner Straße bis zur Oper mit großer Mehrheit beschlossen wurde. In den Medien wurde diese Entscheidung begrüßt und unter Berufung auf die Meinung der Leserschaft auch eine Erweiterung der Fußgängerzone gefordert.²⁵⁷

Die Interessensvertretung des Wiener Handels stand der Fußgängerzone allerdings weiterhin weniger positiv gegenüber. In einer im Auftrag der Kammer der Gewerblichen Wirtschaft erarbeiteten Studie wurden zahlreiche Kritikpunkte zum Thema Fußgängerzone zusammengetragen. Die Studie präsentierte die Ergebnisse einer von der Handelskammer durchgeführten Befragung unter Geschäftsleuten in der Innenstadt über die während der provisorischen Fußgängerzone im November und Dezember 1971 gemachten Erfahrungen.²⁵⁸

Der Widerstand des Handels und seiner Vertreter richtete sich besonders gegen die in Gruens Funktionskonzept vorgeschlagenen Maßnahmen zur

²⁵⁴ Großer Bildbericht vom 1. Tag des Experiments: Fußgängerzone in Wien erweist sich als halbe Lösung! In: Kronen-Zeitung, 28. November 1971, S.8-9.

²⁵⁵ Die Frage zum Thema Fußgängerzone stellt Günther Köchl. Kurier, 4. Dezember 1971, S. 38.

²⁵⁶ Entscheidung mit großer Mehrheit: Die Wiener Fußgängerzone verlängert! In: Kronen-Zeitung, 22. Dezember 1971, S. 7.

²⁵⁷ Bei einer Befragung der Wohnbevölkerung des 1. Gemeindebezirks sprach sich eine große Mehrheit für die Erweiterung der Fußgängerzone aus; einige Befragte plädierten für die Beibehaltung im bestehenden Umfang und nur eine Minderheit wünschte die Abschaffung der Fußgängerzone.

Vgl. den Bericht 72 Prozent für eine Erweiterung. In: Arbeiter-Zeitung, 9. März 1972, S 7.

²⁵⁸ Fußgängerzonen. Erfahrungen aus wirtschaftlicher Sicht. 2., tlw. ergänzte Auflage, Wien 1973.

Rationalisierung der Liefertätigkeiten. Handel und Gewerbe fürchteten hohe finanzielle Aufwendungen durch die Umsetzung von Gruens Vorschlägen zur Errichtung eines zentralen Lager- und Liefersystems, eine Haltung, die von Gruen als „unreflektiert“ bezeichnet wurde, da er auf lange Sicht Einsparungen durch die vorgeschlagenen Rationalisierungsmaßnahmen erwartete.²⁵⁹

Obwohl die Öffentlichkeit eine Ausweitung des Fußgängergebietes im Sinne des Gruenschen Konzepts für sinnvoll hielt, blieben die Vertreter der Stadt Wien bei ihrer reservierten Haltung.²⁶⁰ Die mit der Planung beauftragten Magistratsabteilungen hielten die Umsetzung aller von Gruen vorgeschlagenen Maßnahmen für undurchführbar. Eine vom Verleger Fritz Molden angebotene Veröffentlichung der Studie „Kerngebiet Wien“ scheiterte an der Ablehnung der Stadt Wien.²⁶¹

Im Zusammenhang mit dem U-Bahnbau in der Wiener Innenstadt wurden jedoch zumindest Teile von Gruens Konzept umgesetzt, als wegen der U-Bahn-Bauarbeiten gesperrte Verkehrsflächen nach Abschluss der Arbeiten als Fußgängerbereiche erhalten blieben. Die heute bestehenden Fußgängerzonen am Stephansplatz, in der Kärntnerstraße, am Graben und am Kohlmarkt beruhen auf Gruens Planungen. Auch das von Gruen vorgeschlagene Citybusnetz wurde umgesetzt und Tiefgaragen am Rande der Innenstadt angelegt.²⁶²

Gruen hielt trotz aller Widerstände an dem von ihm entwickelten Gesamtkonzept einer „Umweltoase“ fest, die er als einzig sinnvolle Lösung für die Wiener Innenstadt betrachtete. In einem Interview, das er der Tageszeitung Kurier Anfang 1973 anlässlich der geplanten Erweiterung der Fußgängerzone gab, forderte er eindeutige Vorgaben seitens der Wiener Stadtplanung, um eine schrittweise Umsetzung der „Umweltoase“, die auch von der Öffentlichkeit gewünscht wurde, zu ermöglichen:

„Das Beispiel Kohlmarkt zeigt, daß die Ausdehnung verlangt wird. Die Verwandlung in eine Umweltoase muß schrittweise vor sich gehen. Freilich: Die Vorbedingung dafür ist eine eindeutige Beschlußfassung über das Endziel – wie kann man sonst wissen, in welche Richtung die Einzelschritte getan werden sollen?“²⁶³

²⁵⁹ City-Oase statt Fußgängerzone. Günther Feuerstein sprach mit Victor Gruen. Kurier, 31. Jänner 1973, S. 6.

²⁶⁰ Die Zukunft zu Fuß von Anton Bina. In: Kurier, 4. Dezember 1971, S. 39

²⁶¹ Victor Gruen: Umweltoasen – Kerngebiet Wien als Beispiel S. 79.

²⁶² Bernd Lötsch, Lebenslauf von Victor Gruen. Architekt, Umweltplaner und Urbanist. In: Beate Fellner u. a. (Hg.), Auf dem Weg zur nachhaltigen Stadt. Schlussfolgerungen aus dem Werk Victor Gruens und aktuelle Strategien zu einer nachhaltigen Stadtentwicklung. Symposium anlässlich des 100. Geburtstages von Victor Gruen am 16. und 17. Juli 2003 im Architekturzentrum Wien. Wien 2005. S. 46 ff.

²⁶³ City-Oase statt Fußgängerzone, S. 6.

Gruen selbst schildert seine Arbeit als einen ständigen Kampf gegen die mit der Planung beauftragten Magistratsabteilungen der Stadt Wien, mit denen er zusammenarbeiten musste:

„Die Aufgabe, meine Vaterstadt lebenswerter zu gestalten, war mir natürlich ein Herzensanliegen, für das ich viel Energie, meinen gesamten Erfahrungsschatz und beträchtliche Geldmittel (ungefähr doppelt so viel als ich an Honorar erhielt) einsetzte. Nun hatte ich diese Aufgabe in Zusammenarbeit mit den hierfür zuständigen Magistratsabteilungen der Stadtverwaltung durchzuführen. Diese Bedingung erwies sich unglücklicherweise nicht als Hilfe, sondern als Hindernis. Es zeigte sich, dass auch hier, wie in den meisten Städten der Welt, die Planungsbürokratie aus Spezialisten bestand, die unfähig waren, universell zu denken oder zu planen. Spezifisch hatte ich mit Verkehrsspezialisten zu tun, die unter der viel verbreiteten Krankheit ‚Autoneurosis‘ litten. Die Planungsgesinnung dieser Art von Verkehrsfetischisten setzt sich zum Ziel, die Stadt autogerecht zu gestalten und betrachtet Straßenbahnen, Autobusse, aber besonders Bäume und Bepflanzungen als lästiges Hindernis. Ihnen hatte ich erst beibringen müssen, was ein Fußgänger ist.

Alle Maßnahmen, die ich vorschlug und die darauf hinausliefen, die Stadt ‚menschengerecht‘ zu gestalten, stießen nicht nur auf völliges Unverständnis der Planungsbürokratie, sondern auf offenen Widerstand. Ich wurde zum Beispiel gezwungen, ein ganzes Kapitel meines Berichtes, in dem ich empfahl, das geplante Stadtautobahnnetz nicht zur Ausführung zu bringen, zu eliminieren. Sollte ich mich dieser Zensur nicht fügen, so würde ich kein Honorar erhalten.“²⁶⁴

Im Verlauf der 1970er Jahre kam es zu bedeutsamen neuen Entwicklungsansätzen und zu einem Umdenken in der Wiener Stadtplanung, die zu einer Neubewertung von Victor Gruens Vorschlägen führten. Bei einem Symposium anlässlich seines 100. Geburtstages wurde Victor Gruen 2003 von den Vertretern der zuständigen Magistratsabteilung wie folgt beschrieben:

„Aus Amerika zurückkommend, wo er Jahrzehnte gelebt und gearbeitet hatte, waren ihm die negativen Auswirkungen der freizügigen Nutzung des Automobils und damit verbunden die großen Einkaufszentren am Stadtrand und deren negativen [sic!] Auswirkungen auf die Innenbezirke der Städte durchaus bewusst. Dies führte zu einer Empfehlung an die Stadt Wien, die Wiener Innenstadt als Einkaufszentrum zu attraktivieren. So schlug er u. a. die Einrichtung der Fußgängerzone in der Innenstadt vor, mit dem Rückgrat der verkehrsfreien Kärntner Straße und des Grabens, teilweise in die angrenzenden Straßenzüge hineinreichend. [...] Sein engagiertes Auftreten für die Fußgängerzone war eine wichtige Unterstützung im Entscheidungs- und Umsetzungsprozess.“²⁶⁵

Seitens der Wiener Stadtplanung werden Gruens Ideen heute als „visionär“²⁶⁶ bezeichnet, Victor Gruen selbst wird als einer der ersten Vertreter einer

²⁶⁴ Victor Gruen: Umweltoasen – Kerngebiet Wien als Beispiel S. 78 f.

²⁶⁵ Arnold Klotz, Strategien für die zukünftige Entwicklung der Stadt Wien. In: Beate Fellner u. a. (Hg.), Auf dem Weg zur nachhaltigen Stadt. Schlussfolgerungen aus dem Werk Victor Gruens und aktuelle Strategien zu einer nachhaltigen Stadtentwicklung. Symposium anlässlich des 100. Geburtstages von Victor Gruen am 16. und 17. Juli 2003 im Architekturzentrum Wien. Wien 2005. S. 119.

²⁶⁶ Ebd. S. 120.

„nachhaltigen Stadtentwicklungsplanung“²⁶⁷ angesehen. Die in die Zukunft weisende Bedeutung von Gruens Überlegungen zeigt sich an dem Umstand, dass es gerade in jüngster Vergangenheit wieder einige Neuansätze zur Errichtung von Fußgängergebieten, zum Beispiel im Zusammenhang mit der Ringstraße und der Mariahilfer Straße gegeben hat. Allerdings ist es trotz der guten Erschließung durch den öffentlichen Verkehr in den Jahrzehnten seit der teilweisen Realisierung von Gruens Konzept bisher noch nicht zur vollkommenen Umsetzung seines Innenstadtkonzepts gekommen.

6. 5. Donauinsel

Schon kurz nach Ende des Zweiten Weltkrieges kam es seitens der Wiener Stadtplanung zu grundsätzlichen Überlegungen für die zukünftige Gestaltung des Donaubereiches in Wien, wobei der Grundsatz „Wien an die Donau“ als Ziel formuliert wurde. In diesen Jahren erfolgte eine grundlegende Umgestaltung, indem Industrieanlagen am rechten Donauufer abgesiedelt und das rechte Donauufer oberhalb der Reichsbrücke durch einen Gemeinderatsbeschluss 1954 in Grünland umgewidmet wurde. Als es im Juli 1954 zu einem verheerenden Hochwasser der Donau kam, rückte das Thema Hochwasserschutz erneut in den Fokus der Stadtplanung.²⁶⁸

Der Planungs- und Entscheidungsprozess in der Frage des Hochwasserschutzes an der Donau verlief in mehreren Etappen, wobei die Planungen in der ersten, von der Mitte der 1950er bis Ende der 1960er Jahre dauernden Phase durch die Wiener Stadtplanung in Zusammenarbeit mit externen Technikern und Beratern erfolgten.²⁶⁹ In den ausgehenden 1950er Jahren wurde die Frage der Gestaltung des Donaubereiches mit anderen Fragestellungen wie dem Bau weiterer Brücken über die Donau, den Planungen für das Bezirkszentrum von Floridsdorf und der ökologischen Situation in der Lobau verknüpft. Dabei wurden verschiedene Lösungsvorschläge erarbeitet, die in den Fachzeitschriften heftig diskutiert wurden. Bei der Planung dominierten technische Überlegungen, wobei neben der Frage des Hochwasserschutzes auch die Möglichkeit der Gewinnung von Trinkwasser,

²⁶⁷ Ebd.

²⁶⁸ Zur Geschichte der Hochwasserschutzmaßnahmen an der Donau seit dem ausgehenden 19. Jahrhundert vgl. Pirhofer/Stimmer, Pläne für Wien S. 63 ff. sowie Leopold Redl/Hans Wösendorfer, Die Donauinsel. Ein Beispiel politischer Planung in Wien. Wien 1980. S. 45 ff. und 101 ff.

²⁶⁹ Redl/Wösendorfer, Donauinsel S. 105.

die Frage eines Abwasserentsorgungssystems für die Stadterweiterungsgebiete links der Donau sowie das Projekt „Staustufe Wien“ einbezogen wurden.²⁷⁰

Die 1958 als Bindeglied zwischen Planung und politischen Entscheidungsträgern eingerichtete „Gemeinderätliche Stadtplanungskommission“ befasste sich in zahlreichen Sitzungen mit Fragen zur Gestaltung des Donaubereiches. Parallel dazu arbeitete die Wiener Stadtplanung gemeinsam mit Ziviltechnikern und Gutachtern ein Hochwasserschutzprojekt aus, das den Bau eines Entlastungsgerinnes im bestehenden Überschwemmungsgebiet sowie die Anlage einer künstlichen Insel zwischen Entlastungsgerinne und Hauptstrom vorsah.²⁷¹

Dieses Projekt zur Neugestaltung des Donaubereichs im Sinne eines effektiven Hochwasserschutzes wurde am 12. Dezember 1969 von der SPÖ-Mehrheit im Wiener Gemeinderat gegen die Opposition der Wiener ÖVP beschlossen. Nach der Erteilung der wasserrechtlichen Bewilligung wurde bereits im Juli 1970 mit den Arbeiten am „Entlastungsgerinne“ begonnen. Allerdings sorgte dieses hauptsächlich von den technischen Anforderungen des Hochwasserschutzes bestimmte Projekt von Anfang an für Diskussionen. Mit Baubeginn kam es zu heftigen Auseinandersetzungen mit der Öffentlichkeit und zur Formierung von Bürgerinitiativen.²⁷² In dieser angespannten Situation kam man seitens der Stadt Wien im Herbst 1971 zu dem Entschluss, einen externen Berater mit der Ausarbeitung eines Vorschlags zur weiteren Vorgehensweise zu beauftragen. Auf Wunsch von Planungstadtrat Fritz Hofmann übernahm Victor Gruen diese Aufgabe. Dabei sollte er entsprechend der Vorgaben von Otto Engelberger, dem Leiter der Wiener Stadt- und Landesplanung, eng mit dem zuständigen Sachbearbeiter in der MA 18, Reinhard Breit, zusammenarbeiten.²⁷³

Auftragsgemäss legte Victor Gruen International im Jahre 1972 eine „Vorstudie Donauinsel“ vor. In dieser Vorstudie befasste sich Victor Gruen auch mit bereits vorhandenen Vorarbeiten und wies auf die Notwendigkeit der Einbindung der Planungen in andere Planungsvorhaben im Raum Wien hin:

„Unserer Ansicht ist eine straffe Koordination zwischen allen Planungsprojekten der Nahregion und der Donauinsel erforderlich. Hier ergeben sich klare Wechselbeziehungen zwischen Programmierung und Nutzungsfunktionen, zwischen der Infrastruktur aller

²⁷⁰ Ebd. S. 98.

²⁷¹ Das Projekt galt zunächst als zu teuer; erst aufgrund der Möglichkeit, einen Teil der Insel – vor allem den Bereich zwischen Reichsbrücke und Floridsdorfer Brücke – als Bauland zu nützen, kam es zu einem Meinungsumschwung. Pirhofer/Stimmer, Pläne für Wien S. 65.

²⁷² Ebd. S. 63 ff.

²⁷³ Victor Gruen International, Vorstudie Donauinsel. Akten: Brief von Victor Gruen an Otto Engelberger, 29. 10. 1971.

Gebiete der Nahregion, zwischen der Planung des öffentlichen und des Individualverkehrs.“²⁷⁴

Gruen untersuchte in seiner Studie vier alternative Nutzungsvorschläge und arbeitete die jeweiligen Vor- und Nachteile heraus: Das bereits vorliegende „Ingenieurprojekt“²⁷⁵ habe den Vorteil, dass aufgrund der bereits fertig gestellten Planungsunterlagen keine weiteren Planungskosten anfielen. Dennoch schloss Gruen das Projekt aufgrund seiner offenkundigen Nachteile, wie der Unmöglichkeit, die Insel für andere Zwecke als den Hochwasserschutz zu nutzen, der fehlenden Erreichbarkeit der Insel sowie der Unmöglichkeit, den Mutterboden und die vorhandene Naturlandschaft der Insel zu erhalten, definitiv aus.²⁷⁶

Eine weitere Möglichkeit sah Gruen in einer unifunktionellen Nutzung der Insel als Freizeit- und Erholungsgebiet.²⁷⁷ Der Vorteil dieser Alternative liege in den geringen Planungs- und Errichtungskosten. Gruen war jedoch der Ansicht, dass die Insel nicht von einem größeren Personenkreis genutzt werden könne und in der Region attraktivere Erholungsgebiete, wie Prater und Alte Donau, vorhanden seien.²⁷⁸

Als eine weitere Alternative stellte Gruen eine „multifunktionelle Nutzung“ vor, bei der multifunktionelle urbane Kerne in der Nähe der Anschlusspunkte (Brücken) vorgesehen waren.²⁷⁹ Diese sollten etwa 30 Prozent der Fläche beanspruchen, der Rest war für Erholungszwecke vorgesehen. Ein Teil dieser Sport- und Freizeitanlagen sollte für eine ganzjährige Benutzung konzipiert sein. Gruen ging davon aus, dass bei einer derartigen Nutzung mit einer um vieles höheren Nutzung zu rechnen sei als bei einer reinen Nutzung als Erholungsgebiet.²⁸⁰

Schließlich setzte sich Gruen auch mit der Möglichkeit einer „intensiven baulichen Nutzung mit integrierten Flächen für die Naherholung“²⁸¹ auseinander und führte aus, dass diese Lösung zwar aus wirtschaftlichen Überlegungen vorteilhaft, aber wegen der gravierenden Nachteile – der Zerstörung der Naturlandschaft und dem geringen Erholungswert – abzulehnen sei.

²⁷⁴ Victor Gruen International, Vorstudie Donauinsel. Wien 1972. Bericht vom 30. 1. 1972. S. 1. Unter dem Begriff „Nahregion“ sind die an den beiden Ufern der Donau gelegenen Wiener Stadtgebiete zu verstehen.

²⁷⁵ Variante A im „Vergleich von möglichen Nutzungen“, siehe S. 102.

²⁷⁶ Victor Gruen International, Vorstudie Donauinsel S. 3.

²⁷⁷ Variante B, siehe S. 102.

²⁷⁸ Victor Gruen International, Vorstudie Donauinsel S. 3.

²⁷⁹ Variante C, siehe S. 102.

²⁸⁰ Er ging von einer 9fachen Benützerzahl bei multifunktionaler Nutzung aus. Vgl. Victor Gruen International, Vorstudie Donauinsel S. 4.

²⁸¹ Ebd.; Variante D im „Vergleich von möglichen Nutzungen“, siehe S. 102.

In seinem Nutzungsvergleich²⁸² wurden die Vor- und Nachteile der einzelnen Varianten gegenübergestellt:

VERGLEICH VON MÖGLICHEN NUTZUNGEN		Betrifft: VORSTUDIE DONAUINSEL Datum: 6.3.1972 An: AKTEN Von: DIPL.ING.F.WACLAWEK Illustration 5			
VICTOR GRUEN INTERNATIONAL		A	B	C	D
GESICHTSPUNKTE		GRÜNINSEL - INGENIEUR-PROJEKT	GRÜNINSEL MIT SPORTFLÄCHEN	GRÜNINSEL MIT SPORTFLÄCHEN UND TEILWEISER BEBAUUNG	BEBAUUNG MIT TEILWEISEN GRÜN- FLÄCHEN
REGIONALE BETRACHTUNG		GERINGE REGIONALE FUNKTION	SELEKTIVE REGIONALE FUNKTION	AUSGEWOGENE REGIONALE FUNKTION	ÜBERBEWERTUNG EINER TEILFUNKTION
WESENTLICHE AUSWIRKUNG		STÄDTISCHES VAKUUM "WIEN NICHT AN DER DONAU". OHNE LANDSCHAFTLICHE REIZE	KURZFRISTIGE ERHOLUNGSFUNKTION AUF TEILFLÄCHE	"WIEN AN DER DONAU" GANZJAHRESNUTZUNG GRÖSSTE AUSGEWOGENE NUTZUNGSINTENSITÄT	UNERWÜNSCHTE BALLUNG BEDARF FRÄGLICH
RENTABILITÄT	GRUNDINVESTITION DER ÖFFENTLICHEN HAND	60 %	70 %	80 %	100 %
	PRIVAT - INVESTITION	5 %	10 %	50 %	100 %
	LAUFENDE KOSTEN DER ÖFFENTLICHEN HAND	100 %	100 %	20 %	0 %
	RENDITE	0 %	0 %	50 %	100 %
ERREICHBARKEIT MIT ÖFFENTLICHEN VERKEHRSMITTELEN		GÜNSTIG, ABER VÖLLIG UNAUSGENÜTZT	GÜNSTIG, ABER UNAUSGENÜTZT	AUSGEWOGEN	ÜBERBELASTUNG
ERREICHBARKEIT FÜR INDIVIDUALVERKEHR		GÜNSTIG, ABER VÖLLIG UNAUSGENÜTZT	AUSBAU VON ZU- UND ABFAHRTEN NOTWENDIG - UNAUSGENÜTZT	AUSBAU DER ZU- UND ABFAHRTEN, GÜNSTIGE AUSNÜTZUNG	ZUSÄTZLICHE VERBESSERUNG DER REGIONALEN AUFSCHLIESSUNG NOT- WENDIG
INNERE AUFSCHLIESSUNG		LAUT WASSERRECHTS- BESCHIED NOTWENDIGE STRASSEN: UNAUSGENÜTZT	ACHSIALES VERKEHRS- MITTEL NOTWENDIG: UNAUSGELASTET	ACHSIALES VERKEHRS- MITTEL AUSGELASTET LIEFERSTRASSE NOTWENDIG	AUSBAU DER ACHSIALEN VERKEHRSMITTEL NOTWENDIG
INFRASTRUKTUR		NICHT NOTWENDIG	BEDARF GERING - GRUNDINVESTITION HOCH	BEDARF UND GRUNDINVESTITION AUSGEWOGEN	LINEARER ANSTIEG VON BEDARF UND GRUNDINVESTITION
WETTBEWERB		NICHT NOTWENDIG	NOTWENDIG	VORENTSCHEIDUNGEN, DANN WETTBEWERB	VORENTSCHEIDUNGEN, DANN WETTBEWERB

In seinen zusammenfassenden Schlussfolgerungen distanzierte sich Gruen sowohl von dem in erster Linie von technischen Überlegungen bestimmten „Ingenieurprojekt“ als auch von einer großflächigen Verbauung der Donauinsel und

²⁸² Victor Gruen International, Vorstudie Donauinsel. Akten: Tabelle Vergleich von möglichen Nutzungen, 6. 3. 1972.

empfahl eine der beiden Varianten mit einer gänzlichen oder zumindest vorrangigen Nutzung der Insel als Erholungsgebiet.

Dem Auftrag der Stadt Wien entsprechend legte Gruen auch einen Terminplan für den Ablauf der weiteren Arbeiten vor. Darin stellte er verschiedene Möglichkeiten der Entscheidungsfindung gegenüber und analysierte die Vor- und Nachteile der verschiedenen Alternativen, d. h. einer Entscheidungsfindung auf der Basis eines Wettbewerbs, auf der Grundlage einer Volksbefragung bzw. durch die politisch Verantwortlichen.²⁸³

Gruen wies auf die Notwendigkeit einer umfassenden Projektplanung hin und warnte angesichts der bereits begonnenen Arbeiten vor den negativen Konsequenzen der Umsetzung eines von rein technischen Überlegungen gekennzeichneten Projekts:

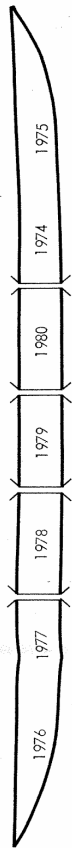
„Die Dringlichkeit ergibt sich durch die schon festgesetzten Konstruktionstermine; sollte diese Projektplanung in ihren wesentlichen Zügen nicht abgeschlossen und nicht in genaue Ausführungsdokumente umgewandelt sein, bevor mit den Bauarbeiten an den Hauptteilen der Insel begonnen wird, so würden sich folgende Konsequenzen ergeben:

- A. Unwiederbringlicher Verlust von bestehenden erhaltungswürdigen Naturlandschaften
- B. Durch die ausschließlich von technischen Erwägungen bestimmte Vorgangsweise beim Inselbau ergibt sich der Verlust der vorhandenen Mutterböden; es wird den Erfordernissen für beabsichtigte Erholungseinrichtungen und möglichen Nutzungen nicht Rechnung getragen.
- C. Bei der nachträglichen Anlage von Bootshäfen, Schwimmbuchten, Binnenseen, Teichen ist mit technischen und rechtlichen Schwierigkeiten und erhöhten Kosten zu rechnen. Die Kosten für die Hauptinfrastruktur und die Mittel für die Aufschließung der Insel durch den öffentlichen und Individualverkehr vervielfachen sich, wobei fortdauernde Störungen der Benutzbarkeit der Insel zu erwarten sind.“²⁸⁴

Gruens Vorstudie empfahl eine mehrstufige Planung, wobei im ersten Planungsjahr Fragen der Bodenerhaltung und -verwendung, der Anlage und Gestaltung von Böschungen, Buchten, Häfen und eventueller Binnengewässer im Vordergrund stehen sollten.

²⁸³ Victor Gruen International, Vorstudie Donauinsel. Akten: Terminübersichtsplan für die Vorstudie Donauinsel. 7104. 27. 3. 1972.

²⁸⁴ Victor Gruen International, Vorstudie Donauinsel. Zusammenfassender Bericht über gegebene Voraussetzungen, Schlussfolgerungen, Arbeitsprogramm. Von Dipl. Ing. F. Waclawek. 12. 4. 1972 S. 1.



BAUABSCHNITTE

TERMINÜBERSICHTSPLAN FÜR
DIE VORSTUDIE DONAUINSEL

7104

27.111.1972

Floridsdorfbrücke
Reichsbrücke
4. Donaubrücke

VICTOR GRUEN INTERNATIONAL

JAHR	BAUABSCHNITTE, ARBEITEN	Methode 1 ENTSCHEIDUNG AUF GRUND EINES PROGRAMMWETTBEWERBES		Methode 2 ENTSCHEIDUNG AUF GRUND EINER VOLKSBEFRAGUNG		Methode 3 ENTSCHEIDUNG DURCH DIE POLITISCH VERANTWORTLICHEN	
		Methode 1 A: mit Gestaltungswettbewerb	Vorstudie Vorbereitung des Programmwettbewerbes	Methode 2: ohne Gestaltungswettbewerb	Vorstudie Hauptplanungsarbeit gleichzeitig Vorber- eitung der Volks- befragung	Methode 3 A: mit Gestaltungswettbewerb	Vorstudie Hauptplanungsarbeit
1972	Vorbereitende Arbeiten						
1973	Unterhalb der 4. Donaubrücke 1. Wehr und Einlaufbauwerk J. Dreiling						
1974	Unterhalb der 4. Donaubrücke 2. Wehr						
1975	Südost-Ende der Insel; toter Grund (landschaftlich reizvoll I)						
1976	Nordwestende der Insel und 2. Wehr						
1977	Oberhalb der 3. Donaubrücke						
1978	Zwischen der 3. Donaubrücke und der Floridsdorferbrücke						
1979	Zwischen Floridsdorferbrücke und Reichsbrücke						
1980	Zwischen Reichsbrücke und 4. Donaubrücke, Ende der Arbeiten am Hochwasser- schutzprojekt						

In seiner Studie befasste sich Gruen auch mit der Frage der Abhaltung eines Ideenwettbewerbs. Er lehnte einen solchen jedoch wegen des starken zeitlichen Drucks aufgrund der bereits begonnenen Bauarbeiten ab und empfahl stattdessen die Durchführung einer Volksbefragung über die Frage der Gestaltung der Donauinsel mittels einer Fragebogenaktion nach amerikanischem Vorbild. Eine umfangreiche Informationskampagne in den Medien sowie die Herausgabe einer

Informationsbroschüre sollten als Vorbereitung dienen. Gruen skizzierte den möglichen Ablauf einer derartigen Meinungsumfrage und legte auch das Konzept eines Fragebogens vor, der für die elektronische Verarbeitung geeignet war.²⁸⁵

Gruen war der Meinung, dass die Planung auf der Grundlage der bereits vorliegenden Arbeiten erfolgen sollte; erst in weiterer Folge wurde die Abhaltung eines Wettbewerbs erwogen, der aber nur „Modifizierungen, aber keine wichtigen Änderungen des Planungsvorgangs herbeiführen“²⁸⁶ sollte.

Obwohl Gruens Studie seitens der MA 18 mit Kritik aufgenommen wurde, ist hervorzuheben, dass in seinem Bericht viele der wesentlichen Kriterien, die später für die Gestaltung der Insel relevant wurden, herausgearbeitet wurden.

Ein wichtiger Ansatz, den Gruen einbrachte, war die Betrachtung des Projekts Donauinsel im größeren Zusammenhang der Infrastruktur- und Stadtentwicklung. Grundsätzlich vertrat Gruen die Ansicht, dass ein Gesamtkonzept zur Lösung der vielfältigen mit dem Bau der Donauinsel verknüpften Probleme notwendig sei. Wesentlich ist vor allem, dass in Gruens Studie ein ausschließlich dem Hochwasserschutz dienendes Projekt abgelehnt und eine Lösung, die eine Nutzung im Sinne öffentlicher Freizeitgestaltung zuließe, propagiert wurde.

Auch der ökologische Aspekt war für Gruen bei der Beurteilung der einzelnen Nutzungsvarianten von großer Bedeutung. In seiner Vorstudie befasste er sich umfassend mit dem Problem der Erhaltung der natürlichen Aulandschaft.

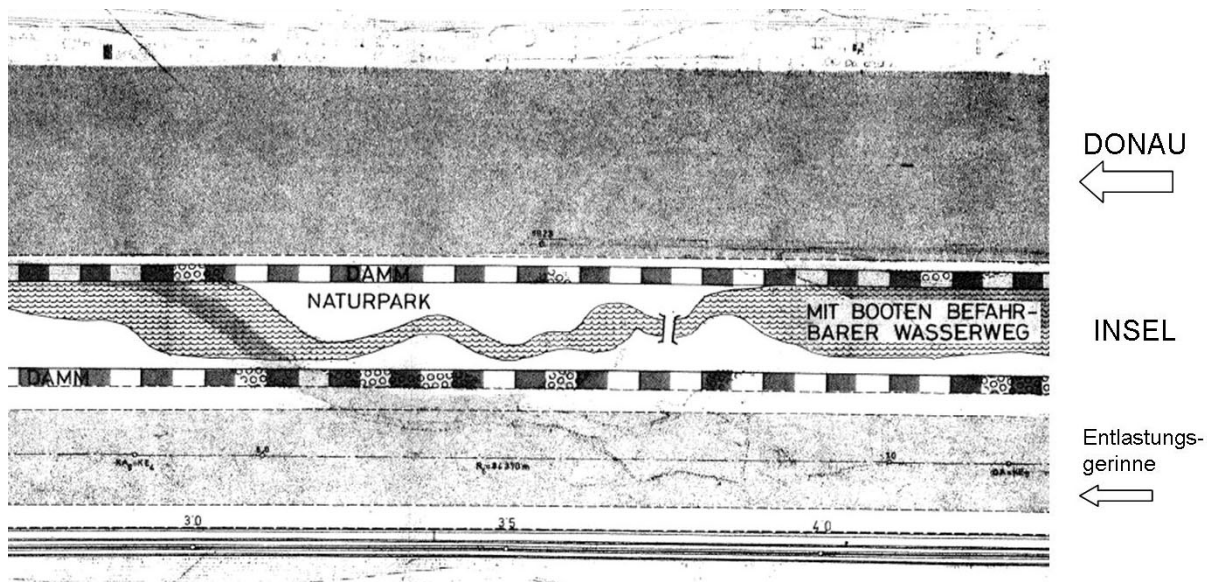


Abb.17: Vorstudie Donauinsel (1972)

²⁸⁵ Victor Gruen International, Vorstudie Donauinsel. Akten. Vorschlag zur Abhaltung einer Meinungsumfrage vom 8. 3. 1972. S. 2f.

²⁸⁶ Ebd.

Zu diesem Thema entwickelte das Planungsbüro sechs verschiedene Varianten, deren Auswirkungen auf die Umwelt untersucht und der Vorstudie beigelegt wurden.²⁸⁷

Obwohl keine von Gruens Planungen für die Donauinsel tatsächlich umgesetzt wurden, muss betont werden, dass sich in ihnen einige interessante und richtungsweisende Ansätze finden, wie der Umweltschutzgedanke, die Überzeugung von der Notwendigkeit der Erhaltung der vorhandenen Naturlandschaft und die Idee einer Nutzung der Insel als Erholungsgebiet.

Auch die Idee der Durchführung eines Wettbewerbes wurde aufgegriffen, und im gleichen Jahr 1972 wurde unter dem nunmehrigen Wiener Bürgermeister Felix Slavik die Entscheidung getroffen, eine internationale Jury mit der Abhaltung eines städtebaulichen Wettbewerbs zum Thema Donauinsel zu beauftragen. Dabei sollten auch ökologische und ästhetische Kriterien für die Beurteilung der Projekte herangezogen werden. Dies führte letztlich zu einer Modifikation in der Gestaltung der Ufer, zum Schutz des noch bestehenden Baumbestandes und zur Entscheidung gegen eine Verbauung und für die Widmung als Erholungsgebiet.²⁸⁸

6. 6. Wienerberg

Der Wienerberg, eine Geländeerhöhung im Süden von Wien, wurde lange Zeit für die Ziegelherstellung genutzt, hier entstand die erste staatliche Ziegelei. Im 19. Jahrhundert erlebte die Wienerberger Ziegelfabrik unter der Leitung von Heinrich Drasche ihre wirtschaftliche Blütezeit und entwickelte sich zur größten Ziegelfabrik Europas. Zahlreiche Bauvorhaben dieser Zeit, wie die Ringstraßenbauten, das Arsenal, das Hauptzollamt und die Semmeringbahn, wurden mit Wienerberger Ziegeln errichtet. Die Wienerberger Ziegelfabrik war bis nach dem Zweiten Weltkrieg in Betrieb, wurde jedoch in den 1960er Jahren wegen mangelnder Rentabilität geschlossen.²⁸⁹

Im Jahre 1967 wurde der Kauf der Wienerberger Gründe durch die Stadt Wien beschlossen, um hier einen neuen Stadtteil zu errichten. Im Rahmen der Planung für die Stadterweiterung im Süden Wiens wurden im Auftrag der Wiener Stadtplanung verschiedene Konzepte für die Nutzung des Gebietes am

²⁸⁷ Victor Gruen International, Vorstudie Donauinsel. Erhaltung der Naturlandschaft. Studie von D.I. F. Waclawek. Wien 1972.

²⁸⁸ Pirhofer/Stimmer, Pläne für Wien S. 66.

²⁸⁹ Zur Geschichte des Wienerberges vgl. Thomas Liska / Claudia Schmid, Wienerberg West. Diplomarbeit, Technische Universität Wien, Fakultät für Raumplanung und Architektur. Wien 2007. S. 6.

Wienerberg entwickelt. Das Büro Victor Gruen International erstellte im Auftrag der MA 18 eine Studie zur städtebaulichen Gestaltung des Wienerberggeländes.²⁹⁰ Auf der Basis der von der MA 18 bereitgestellten Unterlagen sollten von Gruen in einer ersten Arbeitsphase zunächst grundsätzliche Ideen für die Gesamtplanung des Geländes „in mehreren Alternativen ausgearbeitet, vorgelegt und besprochen, die Vor- und Nachteile der verschiedenen Konzepte und Grundsätze dargelegt“²⁹¹ werden. Über diese Planungsprinzipien sollte eine grundsätzliche Einigung erzielt werden.

In seiner Vergleichsanalyse²⁹² stellte Victor Gruen verschiedene Planungskonzepte für die Gestaltung des Gebietes am Wienerberg gegenüber. Bereits in der Einleitung zu dieser Studie, die einen Vergleich zwischen bereits vorliegenden Vorstudien und den eigenen, im Auftrag der MA 18 erarbeiteten Planungen zu ziehen versucht, wies Gruen auf grundsätzliche Unterschiede zwischen der bisher in Planungskonzepten für die Bezirke außerhalb des Gürtels angewandten „herkömmlichen Planungsmethode“ und einer von ihm vertretenen „zeit- und zukunftsorientierten Planungsauffassung“²⁹³ hin.

Gruen lehnte die in den bisherigen Entwürfen vertretene Rasterplanung, die auf einer geometrischen Aufteilung des Baulandes basierte, ab, da diese weder die topographischen Gegebenheiten noch die verkehrstechnischen Erfordernisse berücksichtigen könne. Ein weiterer Ansatzpunkt für Gruens Kritik war die überwiegende Widmung des Gebietes als Betriebsgebiet; Gruen setzte sich hingegen für eine städtebauliche Gesamtlösung mit gemischter Nutzung als Wohn- und Betriebsgebiet ein.²⁹⁴ In seinem Planungskonzept verwarf Gruen die bisher übliche Parzellierung und forderte eine Modifikation und stärkere Differenzierung bei der Flächenwidmung. Zu diesem Zweck entwickelte er fünf verschiedene Kategorien:

1. die Widmung als öffentliche Verkehrsfläche für Kraftfahrzeuge: diese Flächen sollten dem fließenden Verkehr dienen und beidseitig durch Grünstreifen begrenzt werden. Das Abstellen von Fahrzeugen war hier nicht vorgesehen.

²⁹⁰ Victor Gruen plant eine Satellitenstadt auf Wienerberggründen. In: Arbeiter-Zeitung, 15. Juli 1967, S. 6.

²⁹¹ Victor Gruen International, Wienerberger-Gründe. 1. Arbeitsbericht. Wien 1967. S. 1.

²⁹² Victor Gruen International, Planung Wienerberg. Gegenüberstellung der vorhandenen Vorstudie und der von uns aufgezeigten Bebauungsmöglichkeiten. Wien 1967.

²⁹³ Ebd. S. 1.

²⁹⁴ Ebd. S. 7 ff.

2. die Widmung als öffentliche Verkehrsfläche für Massenverkehrsmittel: dazu zählte Gruen nicht nur die geplante Trasse der U-Bahn, sondern auch eigene Flächen für den Autobus- und Straßenverkehr.

3. verbaubare Flächen: bei diesen sollten Nutzung und Gebäudehöhe durch Vorschriften geregelt werden.

4. Bedienflächen: darunter waren Park- und Ladeflächen zu verstehen. Diese sollten „auf der bebaubaren Fläche an verkehrsgünstigen Stellen als Sammelparkierungsflächen oder Parkgaragen“²⁹⁵ angelegt werden.

5. offene Flächen: zu diesen gehörten Grünflächen, Sportanlagen, aber auch Fußgängerwege und Plätze. Diese sollten u. a. auch über den unterirdischen Bedienflächen (Parkgaragen) angelegt und in gefälliger Weise ausgestaltet werden.

Mit der Einführung dieser fünf verschiedenen Kategorien der Flächenwidmung hoffte Gruen die Grundlage für eine zufriedenstellende städtebauliche Lösung gefunden zu haben; allerdings müssten vom Gesetzgeber zuvor die entsprechenden gesetzlichen Rahmenbedingungen geschaffen werden. Ein Instrument könne z. B. die günstigere Bewertung unterirdischer Parkflächen sein.²⁹⁶ Grundsätzlich kann gesagt werden, dass an Gruens Konzepten für die Abwicklung des ruhenden Verkehrs und seinen Vorgaben für den Fußgängerverkehr wichtige Planungsgrundsätze, die er später bei seinen Planungen für das Kerngebiet Wien einbrachte²⁹⁷, erkennbar sind.

Gruen entwickelte eine strukturelle Gliederung des Planungsgebietes, wobei er „vier Zentren mit umgebender geringerer Dichte und dazwischenliegenden Grünstreifen“²⁹⁸ vorschlug, die durch eine leistungsfähige U-Bahn-Linie erschlossen werden sollten. Außerdem waren noch Sondergebiete sowie Wald- und Wiesengebiete vorgesehen.

Die Zentren sollten in Kerngebiete, Kernrahmengebiete und Randgebiete gegliedert werden, wobei auch die entsprechenden Nutzungen genau definiert

²⁹⁵ Ebd. S. 11.

²⁹⁶ Gruens Vorschlag war, dass Bedienflächen (Abstellplätze) an der Oberfläche in die verbaubare Fläche einzurechnen seien, unterirdische jedoch nicht. Ebd. S. 12.

²⁹⁷ Wesentliche Grundsätze, die sich auch in Gruens Studie „Kerngebiet Wien“ finden, sind vor allem die Gestaltung der Zentren als Fußgängergebiete, in denen alle notwendigen Einrichtungen fußläufig zu erreichen sind; die Verlagerung von Einrichtungen für den fließenden und ruhenden Verkehr in Gebiete außerhalb der Zentren (vgl. Parkraumkonzept für die Wiener Innenstadt); die gute Anbindung an ein leistungsfähiges Verkehrsmittel; eine moderate Nutzungsmischung sowie die Absiedlung störender Nutzungen aus den Kerngebieten. Vgl. dazu Kapitel 6.1., besonders S. 71.

²⁹⁸ Victor Gruen International, Planung Wienerberg. Gegenüberstellung S. 11.

wurden. Insgesamt wurde die Nutzung des Gebietes durch eine Erhöhung des Anteils an Wohnungen stark modifiziert. In den Kerngebieten, die in ihrer Größe beschränkt sein sollten, war eine besonders hohe Dichte vorgesehen.²⁹⁹ Diese Gebiete sollten ausnahmslos als Fußgängergebiete gestaltet werden. Alle Einrichtungen für den fließenden und ruhenden Verkehr sollten sich außerhalb der Kerngebiete befinden.

Für die die Kerne umgebenden Kernrahmengebiete war eine geringere Dichte geplant. Hier waren zwar Verkehrsflächen vorgesehen, jedoch forderte Gruen eine prinzipielle – vertikale oder horizontale – Trennung zwischen Fußgängerbereichen und Verkehrswegen. Sowohl in den Kernrahmengebieten als auch in den daran anschließenden, noch geringer verbauten Kernrandgebieten sollte die Anbindung an den öffentlichen Verkehr erfolgen.

Die Erhaltung der auf dem Gelände bestehenden Industriegebiete als Sondergebiete war in Gruens Konzept vorgesehen. Ebenso war die Ansiedlung von Gewerbebetrieben in den ungünstiger gelegenen Teilen des Gebietes geplant. Die direkt an den Grüngürtel grenzenden Gebiete sollten hingegen bevorzugt für Wohnungen, Hotels und Gemeinschaftsanlagen genutzt werden.³⁰⁰

Gruen betrachtete das Wienerberg-Gebiet als wichtiges städtebauliches Entwicklungsgebiet. Er warnte aber vor den Konsequenzen einer ungeordneten Planung ohne inneren Zusammenhang. In seinem Konzept für die Nutzung des Gebietes setzte er sich mit den Gefahren der Monofunktionalität auseinander, die aus einer vielfach zu weit gegangenen Funktionstrennung erwachsen sei. Gruen wollte dagegen ein abwechslungsreiches und lebendiges Stadtviertel schaffen, in dem die verschiedenen Nutzungen sinnvoll und harmonisch verbunden seien. Auf der Basis dieser Grundsätze stellte Gruen für die verschiedenen Bereiche des Planungsgebietes erlaubte bzw. verbotene Nutzungen zusammen.³⁰¹

Großes Augenmerk widmete Gruen auch der Untersuchung der Verkehrsverhältnisse. Dabei zeigte er als ein weiteres Problem der herkömmlichen Planung die absehbare Verkehrsproblematik, besonders zu Betriebsbeginn und Betriebsschluss, auf. Daher setzte er sich für eine Trennung von Individual- und öffentlichem Verkehr ein und forderte die Errichtung zentraler unterirdischer

²⁹⁹ Anhand der ermittelten maximalen Gehdistanz errechnete Gruen ein Baugebiet von 350 Meter Durchmesser. Victor Gruen International, Wienerberger-Gründe, 1. Arbeitsbericht, S. 14.

³⁰⁰ Ebd. S. 15.

³⁰¹ So waren zum Beispiel in den Kerngebieten Büros, Geschäfte, Hotels, Wohnungen und öffentliche Einrichtungen erlaubt, jedoch keine Industrie- und Gewerbebetriebe. Ebd. S. 18.

Autoabstellplätze. Besonders wichtig war dabei die Gewährleistung der Fußläufigkeit, daher betonte Gruen die Notwendigkeit von in erreichbarer Nähe liegenden Haltestellen öffentlicher Verkehrsmittel. Die Gestaltung von attraktiven Fußgängerbereichen war auch hier für Gruen ein entscheidender Punkt:

„Die Bereitwilligkeit, Distanzen zu gehen, hängt teilweise von der Qualität der Fussgängerbereiche [sic!] ab. Wenn separierte, nicht vom Autoverkehr oder sonstigen Verkehr gestörte Fussgängergebiete [sic!] geschaffen werden können und diese durch interessante und angenehme Stadtlandschaft führen, wenn weiters für Wetterschutz Vorsorge getroffen werden kann, ist die Bereitwilligkeit zu Fuss [sic!] zu gehen natürlich grösser [sic!], als wenn widrige Umstände wie Warten auf Verkehrssignale, Gefahren durch Automobilverkehr, nicht ansprechende Stadtlandschaft das zu Fuss [sic!] gehen unattraktiv machen.“³⁰²

Auch der ökologische Aspekt war für Gruen von entscheidender Bedeutung. Bei der Gestaltung des neuen Stadtteils am Wienerberg sollten topographische Eigenheiten des Geländes berücksichtigt werden, z. B. in Form der Einbeziehung bestehender Teiche in die vorgesehenen Parkanlagen.

In den 70er Jahren floss die von Gruen vertretene Planungsauffassung in die Vorgaben der Wiener Stadtplanung für die Gestaltung des städtebaulichen Entwicklungsgebietes am Wienerberg ein. Bei der Ausschreibung eines städtebaulichen Ideenwettbewerbes für die Neugestaltung des Wienerbergs wurde die Berücksichtigung der landschaftlichen Voraussetzungen zur Bedingung gemacht. Aus diesem Wettbewerb ging der Architekt Otto Häuselmayer als Sieger hervor. Seit 1978 erfolgten Planung und Bau einer großen Wohnsiedlung auf dem östlichen Wienerberg. In den Jahren 1983 bis 1990 wurde das Gebiet des Wienerbergs als Erholungsgebiet neu gestaltet. Dabei wurde das 90 ha große Gebiet östlich der Triester Straße in 7 Abschnitte gegliedert und jeweils ein Landschaftsplan erstellt. Es erfolgten eine Sanierung der Deponiebereiche sowie eine Aufforstung des Geländes.

Auf dem westlichen Wienerberg, an der südlichen Stadteinfahrt, entstand in den 1990er Jahren der Business Park Vienna mit zahlreichen Hochhäusern.³⁰³

³⁰² Ebd. S. 8.

³⁰³ Stadtplanung Wien, MA 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung (Hg.), Wien: Städtebau. Der Stand der Dinge. Wien 2000. S. 56 f.

6. 7. Zentrum Floridsdorf

Im Auftrag der MA 18 erarbeitete die Arbeitsgemeinschaft Victor Gruen International und Architekt Georg Frankl eine Studie zur Gestaltung des Gebietes um den Floridsdorfer Bahnhof.³⁰⁴ Im August 1969 wurde die Studie „Zentrum Floridsdorf“ vorgelegt. Im Sinne der Idee der Stärkung der polyzentrischen Stadtstruktur sollte ein Geschäfts-, Büro- und Wohnkomplex mit guter Anbindung an den öffentlichen Verkehr entstehen. Auch die Errichtung von Restaurants, eines Kinos, eines Kindergartens sowie von Sport- und Freizeitanlagen war geplant. Zur Bewältigung des Individualverkehrs waren vier Garagen mit insgesamt 5.400 Autoabstellplätzen vorgesehen.

Die Planer legten mehrere Varianten vor, die sich hinsichtlich des Umfangs der Verbauung unterschieden, wobei in allen Varianten eine Überbauung des Bahnhofsvorplatzes vorgesehen war. Das geplante Zentrum sollte in der umfassendsten Variante drei Ebenen umfassen, die Straßenebene, eine Fußgängerebene und eine Terrassenebene. Im Einkaufszentrum waren drei Kaufhäuser mit zum größten Teil auf der Fußgängerebene angesiedelten Verkaufsflächen geplant. Die Warenanlieferung sollte über ein unterirdisches Lagergeschoß sowie über Ladestationen auf Straßenniveau erfolgen. Auf der Terrassenebene war ein „größerer freier Platz [...] für öffentliche Veranstaltungen wie Freiluft-Theater, Konzerte, Freiluft-Ausstellungen oder z. B. Kirtage“³⁰⁵ vorgesehen. Auf dieser Ebene sollten auch gastronomische Betriebe, Freizeiteinrichtungen, ein Kindergarten, Büros und Wohnungen angesiedelt sein. Wesentliche Punkte waren weiters die kreuzungsfreie Anbindung des Zentrums an die Haltestellen öffentlicher Verkehrsmittel sowie ausreichende Parkmöglichkeiten. Gruens Planungen für das „Zentrum Floridsdorf“, die eine völlige Neugestaltung des Gebietes um den Floridsdorfer Bahnhof vorsahen, und die zur Schaffung eines gänzlich neuen Stadtteils, vergleichbar mit seinen späteren Planungen für den Bereich der Rossauer Kaserne im 9. Bezirk³⁰⁶, geführt hätten, waren wohl zu radikal und wurden seitens der Stadt Wien nicht umgesetzt.

³⁰⁴ Das Planungsgebiet umfasste das Gebiet zwischen Floridsdorfer Hauptstraße (N), Schloßhoferstraße (NO), Bahn (S) und Leopold-Ferstl-Gasse (SW).

³⁰⁵ Arbeitsgemeinschaft Victor Gruen International/Georg Frankl, Zentrum Floridsdorf. Wien 1969. S. 4.

³⁰⁶ Vgl. Kapitel 6.1., besonders S. 88.

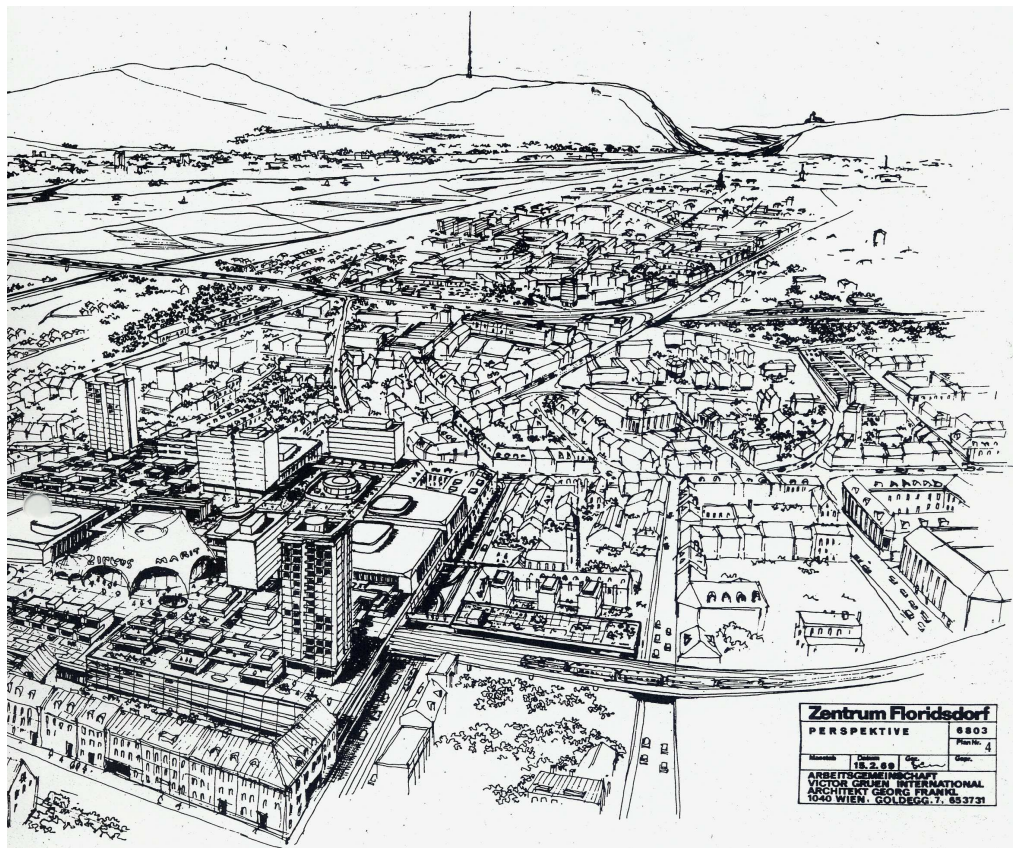


Abb.18: Zentrum Floridsdorf (1969)

7. Die städtebaulichen Grundkonzepte Gruens und ihre Wirkung

7. 1. Das Prinzip der Urbanität

Während seiner langjährigen planerischen Tätigkeit in den USA war Victor Gruen mit einer Reihe von städtebaulichen Fehlentwicklungen konfrontiert, die im Rahmen der vorliegenden Arbeit bereits geschildert wurden.

Wie auch andere Architekten und Planer der Nachkriegszeit begann Gruen, sich mit diesen Phänomenen – wie der unkontrollierten flächenmäßigen Ausdehnung der Städte, dem Verfall der Stadtzentren und der zunehmenden Verkehrsproblematik – auseinanderzusetzen. Seine Überlegungen veranlassten ihn schließlich dazu, das Prinzip der „Urbanität“, das seiner Meinung nach die Grundlage für jede gesunde Stadtentwicklung war, in seinen theoretischen Schriften auszuformulieren.

In seinen zahlreichen Büchern und Artikeln entwickelte Gruen auf der Basis der Stadterneuerungskonzepte, die er im Zuge seiner Beratertätigkeit für verschiedene amerikanische und europäische Stadtverwaltungen erarbeitet hatte, sein Konzept von Urbanität als Grundvoraussetzung für das Funktionieren jeglichen städtischen Lebens:

„Wenn ich von Urbanität spreche, beziehe ich mich auf drei ineinandergreifende Bedingungen, die meiner Meinung nach wesentlich sind:

1. Gelegenheit zu direkten menschlichen Beziehungen.
2. Gelegenheit zum freien Austausch von Ideen und Gütern.
3. Ein großes Maß an menschlicher Freiheit, geschaffen durch die Bereitstellung vielfältigster Auswahlmöglichkeiten.“³⁰⁷

Urbanität bedeutete somit für Gruen die Möglichkeit, zwischen verschiedenen Angeboten auswählen zu können, sei es bei der Wahl einer entsprechenden Ausbildung, bei der Entscheidung zwischen verschiedenen kulturellen Angeboten bis hin zur Entscheidung für eine jeweils adäquate Lebensform. Diese Vielfalt verschiedener Gestaltungsmöglichkeiten und die Möglichkeit eines Austauschs zwischen unterschiedlichsten wirtschaftlichen, sozialen und ethnischen Gruppen hielt er für ein wesentliches Kennzeichen von Urbanität.

Als Vorbild diente Gruen die historische Stadt, da sie über Jahrhunderte hinweg ein komplexes Beziehungsgefüge darstellte und ihren Bewohnern eine Vielfalt an Möglichkeiten und Zugang zu allen notwendigen städtischen Funktionen bot:

³⁰⁷ Gruen, Überleben der Städte S. 113.

„Was wir heute historische Denkmäler nennen, war vor nicht allzu langer Zeit [...] ein lebendiger, integraler Bestandteil nicht nur einer physischen Einheit, sondern menschlicher Verhaltensformen. Die Städte, die in der Vergangenheit gegründet wurden und die sich manchmal während eines Zeitraumes von tausend oder mehr Jahren organisch entwickelten, sind in ihren besten Zeiten Ausdrücke von Höchstleistungen gewesen, die sich unter Berücksichtigung gewisser Beschränkungen und Sachzwänge als machbar erwiesen. [...] Sie enthielten das gesamte Inventar aller städtischen Funktionen, wie sie sich aus Sesshaftigkeit, Gewerbe, Handel, Verwaltung, Kultur, Kunst und Vergnügen ergaben, und zwar in einer feinkörnigen, sozialen und funktionellen Verflechtung.“³⁰⁸

7. 2. Nutzungsmischung statt Trennung der Funktionen

Wie bereits ausgeführt, sah Gruen die Urbanität allerdings in zunehmendem Maß durch moderne städtebauliche Entwicklungen gefährdet. Durch das rasante Wachstum der Städte im ausgehenden 19. und im Verlauf des 20. Jahrhunderts sei es zum Verlust der ursprünglichen städtischen Strukturen gekommen, die Entwicklung hin zu einer „Anti-Stadt“ schreite voran. Im Zuge der Ausbreitung städtischer Ansiedlungen über immer größere Flächen, dem so genannten „urban sprawl“, verliere die Stadt ihre ursprünglichen urbanen Qualitäten. Die ursprünglichen kleinen funktionellen Einheiten entwickelten sich zu riesigen monofunktionellen Stadtteilen. Durch die immer größer werdenden Entfernungen komme es zur Zersplitterung in wirtschaftlicher, sozialer, ethnischer und funktioneller Hinsicht und zur Ghettoisierung. Als auslösende Momente für diese Entwicklung nannte Gruen einerseits die technologische Entwicklung, die zum rasanten Anstieg des Individualverkehrs führe und damit den zunehmenden Flächenbedarf bedinge. Zum anderen machte er auch Gesetzgeber und politische Entscheidungsträger für die unkontrollierte Ausdehnung der Städte verantwortlich. Aufgrund dieser Überlegungen vertrat Gruen bei seinen Planungen das städtebauliche Prinzip der Nutzungsmischung, um eine ausreichende Verflechtung der urbanen Funktionen sicherzustellen:

„Die städtischen Strukturelemente (Nachbarschaften, Stadtviertel, Bezirke) sollen ein erhöhtes Maß an Eigenleben erhalten. Jedes der Stadtelemente soll multifunktional, durch feinkörnige Verflechtung aller stadtgerechten Funktionen überschaubar gestaltet werden.“³⁰⁹

³⁰⁸ Ohne Planung der Zukunft keine Rettung der Vergangenheit. Ausschnitte aus der gleichnamigen Rede von Viktor Gruen, gehalten am 11. März 1974. In: Beate Fellner u. a. (Hg.), Auf dem Weg zur nachhaltigen Stadt. Schlussfolgerungen aus dem Werk Victor Gruens und aktuelle Strategien zu einer nachhaltigen Stadtentwicklung. Symposium anlässlich des 100. Geburtstages von Victor Gruen am 16. und 17. Juli 2003 im Architekturzentrum Wien. Wien 2005. S. 81-87. S. 81 f.

³⁰⁹ Zentrum für Umweltplanung (Hg.), Leitlinien für die Stadtentwicklung. 15 Prinzipien. Wien 1973. S. 8.

Mit diesem Ansatz stand Gruen zunächst noch im Gegensatz zur vorherrschenden Linie der Wiener Stadtplanung, die in den 1960er Jahren noch stark vom Prinzip der Trennung der Funktionen geprägt war.³¹⁰

7. 3. Kompaktheit

Mit dem Konzept der Kompaktheit im urbanen Gebiet wollte Gruen der Gefahr der Überdehnung städtischer Strukturen entgegenwirken. Als wesentliche Maßnahme zur Erzielung einer verdichteten urbanen Struktur schlug Gruen unter anderem das Prinzip der Stadterneuerung vor, das er der vorherrschenden Entwicklung einer kontinuierlichen Stadterweiterung entgegensetzte:

„Es soll jenes optimale Maß von Verdichtung der Nutzung des städtischen Bodens angestrebt werden, das mit den Prinzipien der Gesundheit und Menschenwürde vereinbar ist, wobei der Begriff Nutzung die Bedürfnisse für Erholung und Freizeitgestaltung einschließt. Als Mittel zur Erreichung der Kompaktheit im urbanen Gebiet sollen dienen: Stadterneuerung (anstelle von Stadterweiterung), intensive Nutzung von urbanem Brachland, bessere Landnutzung durch Anwendung dreidimensionaler Planungsmethoden, Vorschriften bezüglich Mindestlandnutzung für Nutzbauten. Außerdem dient als Mittel zur Erreichung der Kompaktheit die Nutzung jenes Bodens, der durch Umsiedlung außer-urbaner Funktionen und die Entflechtung der technischen Unterstruktur verfügbar wird.“³¹¹

7. 4. Polyzentrische Stadtstruktur

Victor Gruen vertrat die Idee eines polyzentrischen Aufbaus größerer Städte, d. h. dass diese aus einem multifunktionalen Kern und mehreren Nebenzentren bestehen sollten. Ausgehend vom Konzept des multifunktionellen Zentrums entwickelte Gruen in den 1960er Jahren in seinen Arbeiten zur Sanierung von Stadtkernen und zur Stadtteilrevitalisierung die Idee einer „Cellular Metropolis“ als Maßnahme gegen Zersiedelung und Fragmentierung. Grundprinzip der „Cellular Metropolis“ – die sich am biologischen Aufbau eines Organismus orientiert – ist eine zellenartige Stadtstruktur mit polyzentrischem Aufbau.³¹²

Diese Städte der Zukunft sollten nach Gruens Vorstellungen ihren Bewohnern alle urbanen Errungenschaften zur Verfügung stellen, gleichzeitig aber auch leichten Zugang zu Grüngebieten ermöglichen. In seinem Stadtkonzept erkannte Victor

³¹⁰ Vgl. Abschnitt 4. 2.

³¹¹ Zentrum für Umweltplanung, Leitlinien für die Stadtentwicklung. S. 6 f.

³¹² „Analog zu den Organisationsformen in der Natur sollten demnach die Städte der Zukunft einen zellenartigen Aufbau haben – mit einem Kern als Zentrum, jeweils umgeben von ‚Protoplasma‘. Beginnend bei kleinen Nachbarschaften mit multifunktionellen Nachbarschaftszentren sollte dieses Muster sich zu sternartigen Agglomerationen von jeweils höherer Hierarchie differenzieren, bis hin zur Konstellation mehrerer Städte um ein ‚metropolitischs Zentrum‘.“ Kapfinger, Victor Gruen und Rudi Baumfeld S. 273

Gruen als einer der ersten den Zusammenhang zwischen Stadtplanung und Raumplanung.

Die Idee einer polyzentrischen Stadtstruktur fand auch Eingang in Gruens Planungen für Wien, zum Beispiel in seinen Entwurf zur Errichtung eines neuen Stadtteils auf dem Wienerberg.³¹³

7. 5. Vorrang für den öffentlichen Verkehr

Die Wiener Verkehrsplanung war in den ausgehenden 1960er Jahren vorrangig von groß angelegten Straßenbauprojekten wie der Schaffung eines übergeordneten Schnellstraßennetzes zur Bewältigung der Problematik des zunehmenden Individualverkehrs gekennzeichnet.³¹⁴

Gruens Kritik richtete sich im Besonderen gegen diese Orientierung der Stadtplanung an den Erfordernissen des Verkehrs. Sein Ziel war es, der Stadtplanung neue Impulse zu geben und eine Neuorientierung zu bewirken:

„Die Verkehrsplanung ist eine Dienstleistung, nicht mehr und nicht weniger. Das wirkliche Problem ist doch: wie vermindern wir den Verkehr, statt für seine Vergrößerung zu planen? Wie können wir die Städte so planen, dass die räumlichen Distanzen so gering wie möglich werden und dass die Qualität der Bleibeorte, also der Wohnungen, und die Qualität der Pflichtorte, also der Arbeitsplätze, und schließlich die Qualität der Wahlorte, das sind die Theater, Kinos, Diskotheken usw., so hochwertig ist, dass unsere Bleiben als Hauptelement von einer so überragenden ‚vergnüglichen‘ Qualität sind, dass wir meistens dort bleiben wollen und wir in uns nicht das Bedürfnis oder den Zwang verspüren, andere Orte aufzusuchen.“³¹⁵

Daher forderte Gruen den vorrangigen Ausbau des öffentlichen Verkehrs und eine grundsätzliche Priorität für diesen:

„Kollektivverkehr soll ermutigt und Individualverkehr entmutigt werden. Als Kollektivverkehr sollen alle jene vielfältigen Methoden betrachtet werden, die zum Transport von Personen und Gütern in zusammenfassender Weise geeignet sind. Neue Methoden sollen erforscht und erprobt werden. Die Kollektivverkehrsmittel sollen in Relation zu Entfernungen und zu Besiedlungsdichten in zahlreichen Variationen geplant und so einheitlich wie möglich gestaltet und betrieben werden. Ziel ist die Minimierung der Umsteigenotwendigkeit und Steigerung der Attraktivität.“³¹⁶

³¹³ Vgl. Abschnitt 6. 6.

³¹⁴ Die Durchsicht der entsprechenden Jahrgänge der Zeitschrift „Aufbau“ macht deutlich, dass das Straßenbauprogramm als vorrangige Maßnahme zur Lösung des Verkehrsproblems angesehen wurde, obwohl zunehmend auch der Ausbau des öffentlichen Verkehrs im Sinne einer Gesamtlösung thematisiert wurde. Vgl. Rudolf Koller, Bauprobleme der Bundeshauptstadt. Lösungen im Hinblick auf Wirtschafts- und Stadtentwicklung. In: Aufbau 24. Jg. (1969), Heft 1, S. 9-21.

³¹⁵ Adalbert Reif, Das Dickicht der Städte entwirren. Interview mit Victor Gruen. In: Arbeiter-Zeitung, 10. Jänner 1976. Zitiert nach: Trebersburg, Victor Gruen aus heutiger Sicht S. 40.

³¹⁶ Zentrum für Umweltplanung, Leitlinien für die Stadtentwicklung, S. 11.

Gruens Einsatz für leistungsfähige öffentliche Verkehrsmittel und gegen einen vorrangigen Ausbau des Straßennetzes zeigte sich besonders während seiner Zusammenarbeit mit den Vertretern der Wiener Stadtplanung bei der Erarbeitung seines Innenstadtkonzepts. Gruen setzte sich für ein leistungsfähiges U-Bahn-Netz mit einem zentralen Knotenpunkt im Stadtzentrum ein. Seine Argumente wurden schließlich akzeptiert und die in Betracht gezogene billigere Alternative einer das Zentrum entlang der Ringstraße umfahrenden U-Bahn verworfen.³¹⁷ Ebenso wurde Gruens Kritik an der geringen Attraktivität der innerstädtischen Buslinien angenommen und das innerstädtische Verkehrssystem neu organisiert.

7. 6. Schaffung von Umweltoasen

Ein wesentliches Konzept zur Wiederbelebung von Stadtkernen war die Idee der Schaffung von Umweltoasen:

„Als Umweltoase wird ein städtisches Gebiet bezeichnet, in dem durch geeignete Maßnahmen, radikale Verminderung des Oberflächenverkehrs, Verbesserung von Heizanlagen, Maßnahmen zur Verminderung des Lärms und durch ausschließliche Zulassung von umweltfreundlichen Fahrzeugen, optimale Umweltbedingungen, frei von Luftverpestung, Lärmplage und Verkehrsgefahren, geschaffen werden.“³¹⁸

In einer Umweltoase, wie Victor Gruen sie für die Wiener Innenstadt vorschlug, ist der öffentliche Raum in erster Linie den menschlichen Aktivitäten gewidmet; der Oberflächenverkehr spielt dagegen nur eine sekundäre Rolle. Mit dem Konzept der Umweltoase entwickelte Gruen ein Modell, dem ein am historischen Vorbild orientiertes Verständnis von Urbanität und öffentlichem Raum zugrunde lag. Gruen empfahl in seiner Studie „Kerngebiet Wien“, das gesamte Gebiet der Innenstadt als Umweltoase zu gestalten und rechnete auch mit der Möglichkeit der Ausdehnung auf benachbarte Stadtteile. Er setzte sich nachdrücklich für die Umsetzung des Gesamtkonzepts ein, die Errichtung von Fußgängerzonen in einzelnen Straßenzügen hielt er für nicht mit dem Konzeptgedanken vereinbar.

Eine derartig umfassende Umgestaltung wurde aber seitens der Stadt Wien für nicht durchführbar gehalten, so dass nur Teile des Konzepts umgesetzt wurden. Allerdings führten auch diese Maßnahmen zu einer Umgestaltung der Wiener Innenstadt und einer grundlegenden Belebung des innerstädtischen Lebens. Viele Gedanken, die von Gruen in seinem Innenstadtkonzept entwickelt wurden, zum Beispiel die Nutzung des öffentlichen Raumes für Feste und Veranstaltungen,

³¹⁷ Trebersburg, Victor Gruen aus heutiger Sicht S. 39.

³¹⁸ Victor Gruen: Umweltoasen – Kerngebiet Wien als Beispiel S. 76.

wurden in der Folge aufgenommen und tragen heute zur Attraktivität der Wiener Innenstadt bei.

Zusammenfassend kann gesagt werden, dass die von Victor Gruen in seinen Arbeiten für die Wiener Stadtplanung vertretenen Ideen vielfach in Konflikt mit der damals vorherrschenden Linie standen. Erst um die Mitte der 1970er Jahre kam es zu einer Neuorientierung in der Stadtplanung, wobei viele Impulse, die sich in Gruens Publikationen finden, aufgenommen wurden.

Im Stadtentwicklungsplan (STEP) 84 wurden neue „Grundsätze für die Wiener Stadtentwicklungspolitik“ formuliert, die einen Paradigmenwechsel in der Stadtplanung zeigen: Das Konzept der „autogerechten Stadt“ wurde aufgegeben, die bisherige radial-konzentrische Ausdehnung der Stadt kritisch hinterfragt und das Prinzip der Mischnutzung als Ziel postuliert.³¹⁹ Die Vorstellung von der historischen Stadt erhielt – nach Jahren eher geringer Wertschätzung – wieder eine positive Bedeutung, das Prinzip einer „sanften Stadterneuerung“ nach dem „Wiener Modell“ wurde zum vorherrschenden Paradigma der Stadtplanung.³²⁰

8. Umweltplanung als Grundlage der Stadtplanung

Die Auseinandersetzung mit den Planungen Victor Gruens zeigt, dass für ihn das Konzept der Nachhaltigkeit die Grundlage der städtebaulichen Planungspraxis darstellte. Gruen entwickelte bereits relativ früh eine „ganzheitliche Planungsauffassung“³²¹; er verfolgte stets viele Ansätze, von denen er sich Anstöße zur Verbesserung der menschlichen Umwelt versprach. Der in den 1960er Jahren in den USA in zunehmendem Maß öffentlich diskutierte Umweltschutzgedanke wurde von Gruen aufgenommen. Die Frage der Verbesserung der Umweltbedingungen wurde besonders für seine Arbeiten in seinem letzten Lebensabschnitt entscheidend, nachdem er sich im Alter von 65 Jahren offiziell aus dem von ihm gegründeten Planungsbüro *Victor Gruen Associates* zurückgezogen hatte. Die von ihm 1968 gegründete gemeinnützige *Victor Gruen Foundation for Environmental Planning* in Los Angeles war eine der ersten Organisationen, die sich mit Fragen von Nachhaltigkeit und umweltverträglicher Planung beschäftigten. Nach seiner Rückkehr in seine

³¹⁹ Stadtentwicklungsplan Wien S. 47 f.

³²⁰ Pirhofer/Stimmer, Pläne für Wien S. 75 ff.

³²¹ Hausegger, Think Tank S. 32.

Geburtsstadt Wien errichtete Gruen hier im Jahre 1972 das Zentrum für Umweltplanung (ZUP), eine Schwesterorganisation der *Victor Gruen Foundation for Environmental Planning*, die eng mit dieser zusammenarbeitete. In den Jahren zwischen 1966 und 1972 unternahm Victor Gruen gemeinsam mit seiner Frau Kemija zahlreiche Vortragsreisen durch Europa.³²²

In Gruens letzten Lebensjahren wurde das Zentrum für Umweltplanung, das in einer Wohnung im 4. Wiener Gemeindebezirk untergebracht war, zum Mittelpunkt seiner Aktivitäten. Im ZUP versuchte Gruen gemeinsam mit Fachleuten aus verschiedensten Disziplinen Strategien für eine umweltgerechte Planung und Stadtentwicklung zu erarbeiten. Auch Fragen der wirtschaftlichen und sozialen Entwicklung sowie der Energiepolitik wurden vom ZUP untersucht. Gruen verstand Umweltplanung als einen interdisziplinären Vorgang, der dazu dienen sollte, ein „optimales Umweltbeziehungsmodell“³²³ zu schaffen und Umweltkrisen zu verhindern. Als wesentliche Grundlagen dafür betrachtete Gruen die Nutzung erneuerbarer Energien sowie den Ausbau eines leistungsfähigen und leistbaren öffentlichen Verkehrssystems.

Die Mitarbeiter des Zentrums für Umweltplanung, die in verschiedenen Bereichen der Wissenschaft, aber bei Behörden und in der Wirtschaft tätig waren, kamen in regelmäßigen Abständen zu informellen Treffen zusammen. Wichtig waren auch die zahlreichen Kontakte, die das ZUP mit zahlreichen internationalen Forschungseinrichtungen pflegte.

Das wichtigste Anliegen war die Information der Öffentlichkeit in verschiedensten Fragen der Umweltplanung. Das Zentrum für Umweltplanung gab Bücher und Broschüren heraus und veranstaltete Konferenzen und Seminare zum Thema Umwelt und umweltgerechter Stadtplanung. Eine weitere Aufgabe war die Beratung verschiedener Behörden und Institutionen in diesen Fragen.

Bereits in der Gründungssitzung des ZUP befasste man sich mit der Frage der Erarbeitung von Leitlinien für die städtebauliche Entwicklung von Wien, „als Antwort und Korrektiv zu den bereits von anderer Seite erarbeiteten Leitlinien für

³²² Jill Tatzreiter, Victor Gruen. Vom Shopdesigner zum Stadtplaner. Geisteswiss. Diplomarbeit, Innsbruck 2009. S. 95 ff.

³²³ Darunter verstand Gruen die Gesamtheit aller Beziehungen des Menschen mit allen anderen Bereichen der Natur, sowie auch gesellschaftliche Beziehungen. Vgl. Zentrum für Umweltplanung. Zielsetzungen, Organisation, Arbeitsbereich. Wien 1973. S. 32 f.

die Planung städtebaulicher Maßnahmen³²⁴. In dem vom ZUP zu diesem Thema herausgegebenen Dokument betonte man die Notwendigkeit von Richtlinien für die Raumplanung, Regionalplanung und Stadtplanung, die auf die Zukunft hin orientiert und „auf dem Fundament der ökologischen Umweltplanung aufbauend“³²⁵ sein müssten und forderte, dass „alle projektierten [...] Vorhaben auch dann, wenn sie formell schon beschlossen wurden, im Licht der Leitlinien überprüft, und wenn notwendig und wenn sie sich in Konfliktsituationen mit den Zielsetzungen der Leitlinien befinden, geändert werden“³²⁶.

Wesentliche Planungsprinzipien waren dabei das Konzept einer polyzentrischen Stadt mit ausreichender Dichte; das Prinzip der Multifunktionalität und der Ausschluss stadtfremder Funktionen. Hinsichtlich der Durchführung betonte das Dokument des ZUP die Bedeutung der Information der Öffentlichkeit.

Als eine große Gefahr betrachtete Victor Gruen das unkontrollierte Wirtschaftswachstum und den fortgesetzten Raubbau an den natürlichen Ressourcen. Auch der Atomkraft stand Gruen ablehnend gegenüber und distanzierte sich trotz seiner lebenslangen Nähe zur Sozialdemokratie deutlich von der in den späten 70er Jahren von der SPÖ vertretenen Linie in der Frage der Nutzung der Kernenergie.³²⁷ Gruen lehnte die Verwendung von Kernkraft als Energiequelle wegen der unabsehbaren Konsequenzen ab und äußerte Verständnis für die Angst der Menschen „gegenüber einer unterentwickelten und gefährlichen Technologie“³²⁸, die sich in der Ablehnung der Inbetriebnahme des Atomkraftwerkes Zwentendorf bei der Volksabstimmung 1978 äußerte und zum Ausstieg Österreichs aus der Kernenergie führte.

Gruen, der sich bereits lange mit der Gefahr einer globalen Umweltkrise auseinandergesetzt hatte, setzte sich intensiv für die Nutzung erneuerbarer

³²⁴ Josef Hermann Stiegler, In memoriam Victor David Gruen. Erinnerungen an einen Philosophen, der als Stadtplaner berühmt wurde. In: Wiener Zeitung, 22. Februar 1980.

³²⁵ Zentrum für Umweltplanung (Hg.), Grundlagen für die Schaffung von Leitlinien für die Stadtentwicklung [o. J.] S. 3.

³²⁶ Ebd.

³²⁷ „Er bekannte sich stets offen zur Sozialdemokratie, und es war für seinen Charakter bezeichnend, daß ihn sein Nahverhältnis zur Regierungspartei und zu Regierungsmitgliedern nicht daran hinderte, bezüglich der Kernkraftwerke eine unbeugsam gegnerische Haltung zu bewahren. Die damit eintretende Distanzierung mancher seiner Freunde hat er bewußt auf sich genommen. Das war um so respektabler, als er das Zentrum für Umweltplanung nur unter ständigen materiellen Sorgen aufrecht erhalten konnte.“ Stiegler, In memoriam Victor David Gruen.

³²⁸ Victor Gruen, Die Angst vor dem Unheimlichen. In: Zukunft. Sozialistische Zeitschrift für Politik, Wirtschaft und Kultur. Heft 10, Oktober 1978. S. 32.

Energien ein. Von besonderer Bedeutung war sein Einsatz für die Nutzung von Sonnenenergie und die Verbreitung von Solararchitektur in Österreich.

In der am 21. Oktober 1977 vom Zentrum für Umweltplanung veröffentlichten Resolution für eine raschere Verbreitung der Sonnenenergienutzung in Österreich wurde die Nutzung erneuerbarer Energien – die Gruen als „Fließenergien [...], die sich im Kreislauf der Natur ständig erneuern“³²⁹, bezeichnete und zu denen er u. a. Sonnenenergie, Wasserkraft, Erdwärme und Biogase zählte – gefordert.

Energiequellen, die aufgrund von Schadstoffemissionen Mensch und Umwelt schädigen, wurden abgelehnt und die Errichtung eines „autarken Energiesystems, das sich hauptsächlich auf die Verwendung von Wasserkraft und Sonnenenergie aufbaut“³³⁰, gefordert. Die Umsetzung dieses neuen Energiesystems sei von der Förderung durch staatliche Maßnahmen sowie von entsprechenden gesetzlichen Rahmenbedingungen abhängig. Die vom ZUP in dieser Resolution vorgebrachten Überlegungen waren zukunftsweisend und sind auch heute noch aktuell.

Das Zentrum für Umweltplanung kämpfte allerdings bereits zu Lebzeiten Gruens mit finanziellen Problemen, da es keinerlei Unterstützung von staatlicher Seite erhielt und musste nach Victor Gruens Tod geschlossen werden. Dennoch darf man den Einfluss, den die Arbeit des ZUP auf die weitere Auseinandersetzung mit Fragen von Umweltplanung und Umweltschutz hatte, nicht unterschätzen.³³¹ Der schriftliche Nachlass des ZUP, der von Theresia Lung gesichtet und dokumentiert wurde, befindet sich heute im Archiv der Abteilung Ökologie des Naturhistorischen Museums.

9. Resümee: Victor Gruens Planungen für Wien und ihre Wirkung

Die meisten der in dieser Arbeit vorgestellten Projekte Victor Gruens sucht man heute in Wien vergeblich. Wie im Fall von Roland Rainer, der von seinem Amt als Leiter der Wiener Stadtplanung Ende 1962 aufgrund mangelnder Unterstützung seitens des Gemeinderats zurücktrat, ist man daher zunächst auch bei Victor Gruen versucht, von einem „Scheitern an der Planungsbürokratie“ zu sprechen. Gruens Position als externer Berater der Wiener Stadtplanung brachte es mit sich, dass er nur wenig Einfluss auf die konkrete Umsetzung seiner Planungen nehmen

³²⁹Resolution vom 21. 10. 1977 für eine raschere Verbreitung der Sonnenenergie in Österreich. Wiedergegeben und kommentiert bei Trebersburg, Victor Gruen aus heutiger Sicht S. 41.

³³⁰ Resolution vom 21. 10. 1977 S. 42.

³³¹ Tatzreiter, Victor Gruen S. 95-98.

konnte. Damals wie heute fehlte den Verantwortlichen vielfach der Mut, neue und revolutionäre Konzepte umzusetzen und Fehlentwicklungen nachhaltig und engagiert entgegenzutreten.³³² Gruen äußerte oft Kritik an der vorherrschenden Linie der Stadtplanung, besonders was die Verkehrsplanung betraf.³³³ Andererseits fanden manche seiner Ideen und Anregungen trotz der intensiven Zusammenarbeit mit den ausführenden Abteilungen des öfteren nur wenig Verständnis seitens der Vertreter der Wiener Stadtplanung.³³⁴

Gruens Beratertätigkeit fiel in eine Phase des Umdenkens in der Wiener Stadtplanung. Städtebauliche Themen waren nicht mehr ausschließlich eine Angelegenheit von Fachleuten und Politikern, sondern wurden zunehmend an die Öffentlichkeit getragen und in den Medien diskutiert. Die Rolle der Medien, vor allem der Zeitungen, erfuhr in diesem Zusammenhang eine große Aufwertung, ein Umstand, der – wie in Abschnitt 6.4. ausführlich dargestellt – von entscheidender Bedeutung für die wenigstens teilweise Realisierung von Gruens Innenstadtkonzept wurde.

Von einem Scheitern Gruens kann nicht mehr gesprochen werden, wenn man die Wirkung der von ihm eingebrachten Planungsgrundsätze betrachtet. Trotz aller Schwierigkeiten, mit denen Gruen während seiner Tätigkeit als Berater der Wiener Stadtplanung konfrontiert war, und obwohl nur wenige seiner Projekte, die er so detailreich entwickelte, tatsächlich in der von ihm vorgeschlagenen Form ausgeführt wurden, zeigt sich bei genauerer Analyse, dass Gruens Arbeiten wesentliche Grundprinzipien enthalten, die – wenn auch oft mit einigem zeitlichen Abstand – von Richtungweisendem Einfluss für die spätere städtische Planungsphilosophie und von nachhaltiger Bedeutung für die Wiener Stadtplanungspraxis seit den 1980er Jahren wurden.

Zu Victor Gruens wesentlichen Leistungen gehört, dass er verschiedene neuartige Planungsgrundsätze, die während seiner Arbeit in den USA kennen lernte, in seine

³³² Dass die Zusammenarbeit zwischen der Wiener Stadtplanung und den beauftragten externen Beratern bis in die Gegenwart häufig ein problembelastetes ist, geht auch aus den Berichten anderer Wissenschaftler hervor. Vgl. Hermann Knoflacher, Ganze City autofrei machen. In: Österreich, 28. Juni 2008.

³³³ Wie bereits ausgeführt, waren die 1950er und 1960er Jahre noch eine stark „autoorientierte Phase“ in der Wiener Stadtplanung. Ein Umbruch erfolgte erst im darauf folgenden Jahrzehnt. Vgl. Hermann Knoflacher, Die Bedeutung der Verkehrsplanung für die Stadtentwicklung im 19. und 20. Jahrhundert. In: Alois Niederstätter (Hg.), Stadt. Strom – Straße – Schiene. Die Bedeutung des Verkehrs für die Genese der mitteleuropäischen Stadtlandschaft (Beiträge zur Geschichte der Städte Mitteleuropas 16). Linz/Donau 2001. S. 307-323. S. 309 f.

³³⁴ Vgl. Abschnitt 6.4.

Planungen für die Stadt Wien integrierte und auf diese Weise den Weg für ein neues Verständnis von Stadtplanung ebnete.

Der wichtigste Grundsatz, der sich in allen Arbeiten Gruens findet, ist das Prinzip, dass Planung unter Berücksichtigung der Bedürfnisse der Menschen und im Dialog mit allen Betroffenen zu erfolgen hat. Diesen neuartigen Ansatz, den Gruen bereits in den 1950er Jahren entwickelte, legte er auch in seiner „Charta für Wien“ und in den „Leitlinien für die Stadtentwicklung“ aus dem Jahre 1973 dar.³³⁵

Darauf aufbauend haben Gruens Ideen auch zu einem neuen Verständnis von Verkehrsplanung beigetragen, welches in der Folge im Verkehrskonzept von 1994 und im Masterplan Verkehr von 2003 wirksam wurde. Nachdem die Auswirkungen der Massenmotorisierung, vor denen Gruen schon frühzeitig warnte, lange Zeit nicht beachtet worden waren, kam es seit den 1970er Jahren zu einem Umdenken. Seit den 1990er Jahren wird Verkehrsplanung als ein integraler Teil der Stadtplanung betrachtet.

Nicht zu unterschätzen ist die Bedeutung der Ansätze, die sich in Victor Gruens umfangreichen Arbeiten zur Neugestaltung des Wiener Stadtzentrums finden. Obwohl das Gesamtkonzept, das Gruen vorlegte, der Stadt Wien in den 1970er Jahren nicht umsetzbar erschien, enthielt es viele Ideen, die weit in die Zukunft wiesen. Es ist zu einem großen Teil Gruens Verdienst, dass das Wiener Stadtzentrum heute ein Gebiet mit hoher urbaner Qualität ist. Gruen analysierte in seiner detailreichen Studie sämtliche Aspekte, die für die Schaffung bzw. Erhaltung eines solchen urbanen Zentrums notwendig sind und zeigte die Zusammenhänge zwischen Urbanität und Mobilität auf. Das Ideal einer „Umweltoase“, das Victor Gruen in seiner Studie „Kerngebiet Wien“ entwickelte, konnte zwar nicht in vollem Umfang umgesetzt werden, jedoch bewirkte auch die durchgeführte Teillösung eine Aufwertung des Gebietes durch die Beschränkung des Individualverkehrs und die Gestaltung als Fußgängerzone. Auf diese Weise entwickelte sich in der Wiener Innenstadt ein urbanes Zentrum, das dem Wiener selbstverständlich geworden ist und das auf Besucher aus dem In- und Ausland eine große Anziehungskraft ausübt. Gruens Vorschlag, die vom Autoverkehr befreiten Flächen für Märkte, Feste und andere Veranstaltungen zu

³³⁵ „The Charter of Vienna“: In: Victor Gruen, Das Überleben der Städte. Wege aus der Umweltkrise: Zentren als urbane Brennpunkte. Wien – München – Zürich 1973 S. 338-352.

nutzen, wurde von der Stadt Wien aufgenommen: nicht nur große Events wie das jährliche Stadtfest und der Sylvesterpfad, sondern auch die vielen anderen regelmäßig abgehaltenen Veranstaltungen ziehen zahlreiche Besucher an. Die hohe Attraktivität, die das Wiener Stadtzentrum heute ausstrahlt, beruht zu einem Großteil auf der Umsetzung der Planungsgrundsätze Victor Gruens.

Wenn man Victor Gruens Schaffen aus heutiger Sicht betrachtet, darf auch die Bedeutung seines Konzepts der Umweltplanung nicht übersehen werden. Seine bereits in zahlreichen in den 1970er Jahren vom Zentrum für Umweltplanung herausgegebenen Schriften formulierte Zielsetzung, die Krise der Umwelt durch konstruktive anstatt durch rein defensive Maßnahmen zu bewältigen, ist heute aktueller denn je.³³⁶

Durch seine intensive Beschäftigung mit den sich immer deutlicher abzeichnenden Umweltproblemen wandelte sich Gruen vom Stadt- und Verkehrsplaner zum Verfechter einer zukunftsorientierten, ökologisch nachhaltigen und sozial ausgewogenen Planung. In seine Vorstellung von einer menschengerechten Umwelt bezog er neben dem ökologischen auch vielfältige Aspekte sozialer, kultureller, wirtschaftlicher und künstlerischer Art ein. Auf dieser Grundlage entwickelte Gruen ein ganzheitliches Denken, wie es auch heute noch für eine an Nachhaltigkeit orientierte Planung unabdingbar ist. Bemerkenswert ist, dass Victor Gruen trotz vieler Widerstände, mit denen er im Lauf seines Lebens konfrontiert war, zeitlebens einer optimistischen Lebenseinstellung treu blieb:

„Und so wage ich es denn, bewaffnet mit jenem langfristigen Optimismus, ohne den es aussichtslos ist, für die Zukunft zu hoffen, dass auch die Krisen, mit denen wir heute konfrontiert sind, durch eine kurze, unangenehme Zeitspanne des Katzenjammers hindurch, zu konstruktiver Arbeit führen werden. Der alte Ausspruch ‚Wissen ist Macht‘ hat von seinem Wahrheitsgehalt nichts eingebüßt. Wenn wir unser Wissen zielbewusst für die Erhaltung der Menschheit einsetzen, dann besitzen wir auch die Macht, dieses Ziel zu erreichen.“³³⁷

Eine solche von Optimismus und einer umfassenden humanistischen Weltsicht geprägte Haltung, wie sie Victor Gruen vertrat, kann uns auch heute angesichts aktueller Herausforderungen noch als Vorbild dienen.

³³⁶ Vgl. dazu die Ausführungen zum Thema „Ökostadt/Ecocity“ von Franz Skala in: In: Beate Fellner u. a. (Hg.), Auf dem Weg zur nachhaltigen Stadt. Schlussfolgerungen aus dem Werk Victor Gruens und aktuelle Strategien zu einer nachhaltigen Stadtentwicklung. Symposium anlässlich des 100. Geburtstages von Victor Gruen am 16. und 17. Juli 2003 im Architekturzentrum Wien. Wien 2005. S. 89-118.

³³⁷ Gruen, Ohne Planung der Zukunft keine Rettung der Vergangenheit S. 87

10. Verzeichnis der verwendeten Literatur

Arbeiten von Victor Gruen:

Hinter den Kulissen des Politischen Kabarett. Von Viktor Neon. Arbeiterzeitung Nr. 55, 24. Februar 1929

Viktor Grünbaum, Skandal im Kino. Eine Geschichte vom technischen Fortschritt. Arbeiterzeitung Nr. 45, 14. Februar 1931

Viktor Grünbaum, 1 Zimmer = 3 Zimmer. In: Der Kuckuck Nr. 25, Wien, 21. Juni 1931

Victor Gruen International, Planung Wienerberg. Gegenüberstellung der vorhandenen Vorstudie und der von uns aufgezeigten Bebauungsmöglichkeiten. Wien 1967

Victor Gruen International, Wienerberger-Gründe. 1. Arbeitsbericht. Wien 1967

Arbeitsgemeinschaft Victor Gruen International/Architekt Georg Frankl, Zentrum Floridsdorf. Im Auftrag der MA 18 Stadt- und Landesplanung. Wien 1969

Victor Gruen International, Studie für das Kerngebiet der Stadt Wien. Akten. Gedanken zur Planungsaufgabe. 15. Dezember 1969.

Victor Gruen International, Kerngebiet Wien. Annex Berichte 1969/70. Wien 1969 f.

Victor Gruen International, Studie Kerngebiet Wien. Wien, 1970

Victor Gruen International, Kerngebiet Wien: Dynamisierung durch Kosmetik. Vortrag für die Vollversammlung der Kammer der Gewerblichen Wirtschaft, Sektion Handel, 4. 3. 1971. Wien 1971.

Victor Gruen International, Bericht über die Einschränkung des Individualverkehrs zu Gunsten der Fußgänger. Wien 1971

Victor Gruen, Städtebau. Die Entscheidung fällt heute. In: Wochenpresse, Nr. 17, 28. April 1971. S. 36

Victor Gruen International, Gestaltungsvorschlag Rathausplatz. Wien 1971

Victor Gruen International, Vorstudie Donauinsel. Akten. Wien 1971/72

Victor Gruen International, Vorstudie Donauinsel. Wien 1972

Victor Gruen, Im Fortschritt nicht ersticken. In: Humanisierung unseres Lebensraumes. Jahrbuch des ÖGB 1973. Hg. vom Österreichischen Gewerkschaftsbund, Wien [1972]. S. 111-119

Victor Gruen, Das Überleben der Städte. Wege aus der Umweltkrise: Zentren als urbane Brennpunkte. Wien – München – Zürich 1973
Zentrum für Umweltplanung (Hg.), Grundlagen für die Schaffung von Leitlinien für die Stadtentwicklung [o. J.]

Zentrum für Umweltplanung (Hg.), Leitlinien für die Stadtentwicklung (15 Prinzipien). Wien 1973

Zentrum für Umweltplanung (Hg.), Zentrum für Umweltplanung. Zielsetzungen, Organisation, Arbeitsbereich. Wien 1973

Victor Gruen, Die lebenswerte Stadt: Vision eines Umweltplaners, München 1975

Victor Gruen, Ist Fortschritt ein Verbrechen? 1975

Victor Gruen, Die Angst vor dem Unbekannten. In: Zukunft. Sozialistische Zeitschrift für Politik, Wirtschaft und Kultur. Heft 10, Oktober 1978. S. 32

Victor Gruen, Die lebenswerte Stadt – Wie können Städte wieder lebenswerter gemacht werden? In: Beate Fellner u. a. (Hg.), Auf dem Weg zur nachhaltigen Stadt. Schlussfolgerungen aus dem Werk Victor Gruens und aktuelle Strategien zu einer nachhaltigen Stadtentwicklung. Symposium anlässlich des 100. Geburtstages von Victor Gruen am 16. und 17. Juli 2003 im Architekturzentrum Wien. Wien 2005. S. 70-75

Victor Gruen, Alternativen zum Einkaufszentrum. In: Beate Fellner u. a. (Hg.), Auf dem Weg zur nachhaltigen Stadt. Schlussfolgerungen aus dem Werk Victor Gruens und aktuelle Strategien zu einer nachhaltigen Stadtentwicklung. Symposium anlässlich des 100. Geburtstages von Victor Gruen am 16. und 17. Juli 2003 im Architekturzentrum Wien. Wien 2005. S. 66-69

Victor Gruen, Ohne Planung der Zukunft keine Rettung der Vergangenheit. In: Beate Fellner u. a. (Hg.), Auf dem Weg zur nachhaltigen Stadt. Schlussfolgerungen aus dem Werk Victor Gruens und aktuelle Strategien zu einer nachhaltigen Stadtentwicklung. Symposium anlässlich des 100. Geburtstages von Victor Gruen am 16. und 17. Juli 2003 im Architekturzentrum Wien. Wien 2005. S. 81-87

Victor Gruen, Raumplanung und Verkehr (Vortrag am Salzburger Institut für Raumforschung, 25. 11. 1976). In: Beate Fellner u. a. (Hg.), Auf dem Weg zur nachhaltigen Stadt. Schlussfolgerungen aus dem Werk Victor Gruens und aktuelle Strategien zu einer nachhaltigen Stadtentwicklung. Symposium anlässlich des 100. Geburtstages von Victor Gruen am 16. und 17. Juli 2003 im Architekturzentrum Wien. Wien 2005. S. 58-65

Victor Gruen: Umweltoasen – Kerngebiet Wien als Beispiel. In: Beate Fellner u. a. (Hg.), Auf dem Weg zur nachhaltigen Stadt. Schlussfolgerungen aus dem Werk Victor Gruens und aktuelle Strategien zu einer nachhaltigen Stadtentwicklung. Symposium anlässlich des 100. Geburtstages von Victor Gruen am 16. und 17. Juli 2003 im Architekturzentrum Wien. Wien 2005. S. 76-80

Die Großstadt von morgen. Ein Spaziergang durch die Stadt der Zukunft. Von Architekt Viktor Grünbaum (ca. 1930) In: Annette Baldauf/Dorit Margreiter, Der Gruen-Effekt. Detroit – Los Angeles – New York – Rochester – Wien 2006 S. 29-33

Sonstige Quellen:

Franz Novy, Die Zukunft Wiens. In: Der Aufbau 1 (1946) S. 225 ff.

Hermann Maetz, Die Enquête über den Wiederaufbau der Stadt Wien (Teil 1). In: Der Aufbau 7 (1946) S. 17-18

Hermann Maetz, Die Enquête über den Wiederaufbau der Stadt Wien (Teil 2). In: Der Aufbau 8 (1946) S. 71-74

Hermann Maetz, Die Enquête über den Wiederaufbau der Stadt Wien (Teil 3). In: Der Aufbau 9 (1946) S. 132-133

Hermann Maetz, Die Enquête über den Wiederaufbau der Stadt Wien (Teil 4). In: Der Aufbau 11 (1946) S. 200-204

Karl Brunner, Stadtplanung für Wien. Bericht an den Gemeinderat. Hg. vom Stadtbauamt der Stadt Wien. Wien 1952

Roland Rainer, Planungskonzept Wien. Wien 1962

Rudolf Koller, Bauprobleme der Bundeshauptstadt. Lösungen im Hinblick auf Wirtschafts- und Stadtentwicklung. In: Aufbau 27 (1969) S. 9-21

Magistrat der Stadt Wien, Leitlinien für die Wiener Wirtschaftspolitik. Wien 1970

Magistrat der Stadt Wien, Magistratsabteilung 4 (Hg.), Wien – eine Stadt informiert [Wien 1970]

Fritz Hofmann, Budgetrede. In: Der Aufbau 27 (1972) S. 15-19

Fußgängerzonen. Erfahrungen aus wirtschaftlicher Sicht. 2., tlw. ergänzte Auflage, Wien 1973

Magistrat der Stadt Wien, Geschäftsgruppe Stadtplanung, Magistratsabteilung 18 – Stadtstrukturplanung (Hg.), Stadtentwicklungsplan für Wien – Entwurf. Tendenzen, Ziele und Maßnahmen für die Stadtentwicklung. Wien 1981

Magistrat der Stadt Wien, Geschäftsgruppe Stadtentwicklung und Stadterneuerung, Magistratsabteilung 18 – Stadtstrukturplanung (Hg.), Stadtentwicklungsplan Wien. Wien 1985

Hermann Knoflacher, Ganze City autofrei machen. In: Österreich, 28. Juni 2008

Zeitungsartikel zum Werk von Victor Gruen:

Victor Gruen plant eine Satellitenstadt auf Wienerberggründen. In: Arbeiter-Zeitung, 15. Juli 1967

Fußgängerzone – so groß wie möglich. In: Arbeiter-Zeitung, 4. März 1971, S. 6

Parole in Wiener City: Alles für die Fußgänger. In: Kurier, 4. März 1971, S. 4

Architekt: Elektroautos für Wiener Innenstadt! In: Kronen-Zeitung, 4. März 1971, S. 5

Wien ist ein „hoffnungsvoller Patient“. In: Wiener Zeitung, 4. März 1971, S. 5

Für Fußgänger: Neue Tore zur City. In: Arbeiter-Zeitung, 5. März 1971, S. 3

Stadt muß „begehrter“ werden. In: Österreichische Textilzeitung, 25. März 1971

Fußgängerparadies für die Wiener City. Nach neuester Studie: Fast gesamte Wiener City Fußgängerzone / Abgasfreie Minibusse. In: Kurier, 4. April 1971, S. 3

Was geschieht mit Wiens Innenstadt? Die Galoschen bleiben im Vorzimmer. Kurier, 30. April 1971, S. 3

Die Frage zum Tag stellt Oswald Finsterl: Soll die Innenstadt Fußgängerzone werden? In: Kurier, 5. März 1971, S. 4

Radikalkur für Innenstadt gefordert. In: Die Presse, 5. März 1971, S. 5

Rettung für City-Leben. In: Die Neue am Wochenende, 13. März 1975, S. 5

Für das Wien von morgen. Von Otto Niedermoser. In: Kurier, 4. April 1971, S. 7

Was geschieht mit Wiens Innenstadt? Kurier, 30. April 1971, S. 3

Noch heuer: City ohne Autos. Von Alois Brunnthaler. In: Arbeiter-Zeitung, 14. Oktober 1971, S. 5

Weiteres Tauziehen um Fußgängerzone. Arbeiter-Zeitung, 30. Oktober 1971, S. 5

Stephansplatz ab 27. Nov. gesperrt? Fußgängerzone in Wiener Innenstadt. In: Kurier, 3. November 1971, S. 1.

„Grünes Licht“ für die Wiener Fußgängerzone. In: Kurier, 3. November 1971, S. 5

Ab 27. Nov. in Wien Fußgängerzone! In: Kronen-Zeitung, 3. November 1971, S. 9

Fußgängerzone in Wien perfekt: Graben, Kärntner Straße, Stephansplatz autofrei. In: Arbeiter-Zeitung, 3. November 1971, S. 1

Fußgeherzone zu Weihnachten ist gerettet. In: Die Presse Nr. 7074, 3. November 1971, S. 4.

Weihnachtskindergarten und geheizte Schanigärten in Wiens Fußgängerzone. Von Alfred Kölbel. In: Arbeiter-Zeitung, 13. November 1971, S. 6

City-Fußgängerzone: Weihnachtskorso 1971. Von Alfred Kölbel. In: Arbeiter-Zeitung, 26. November 1971, AZ-Magazin.

Startschuß zum Weihnachtsjahrmarkt. In: Die Presse Nr. 7094, 26. November 1971, S. 4.

Ansturm auf den Weihnachtskorso. Von Alfred Kölbel und Harald Nap. In: Arbeiter-Zeitung, 28. November 1971, S. 5.

Premiere mit Hindernissen. In: Kurier, 28. November 1971, S. 1

Ein Volksfest, von Autobussen durchkreuzt. Von Walfrid Reismann und Fritz Kinsky. In: Kurier, 28. November 1971, S. 3

Fußgängerzone in Wien erweist sich als halbe Lösung! In: Kronen-Zeitung, 28. November 1971, S.8-9

Die Fußgängerzone, ein Kuckucksei. In: Die Presse Nr. 7096, 29. November 1971, S. 12

Chaos durch Fußgängerzone. In: Die Presse, 30. November 1971, S. 4

Damit die Wiener gehen lernen. In: Kronen-Zeitung, 3. Dezember 1971, S. 14

Die Zukunft zu Fuß. Von Anton Bina. In: Kurier, 4. Dezember 1971, S. 39

Die Frage zum Thema Fußgängerzone stellt Günter Köchl. In: Kurier, 4. Dezember 1971, S. 38

Proteste gegen Gehschule. In: Die Presse Nr. 7104, 9. Dezember 1971, S. 4

Fußgängerzone ohne Praterattraktionen. In: Kurier, 10. Dezember 1971, S. 5

Proteste gegen Gehschule. In: Die Presse Nr. 7104, 9. Dezember 1971, S. 4

Wien 1987: Umweltoase. Von Trude Lang. In: Kurier, 19. Dezember 1971, S. 6-7

Entscheidung mit großer Mehrheit: Die Wiener Fußgängerzone wird verlängert! In: Kronen-Zeitung, 22. Dezember 1971, S. 7

Wird der Busverkehr verbannt? Die Presse Nr. 7115, 22. Dezember 1971, S. 4

72 Prozent für eine Erweiterung. Fußgängerzone in der Innenstadt nicht mehr umstritten. In: Arbeiter-Zeitung, 9. März 1972, S. 7

City-Oase statt Fußgängerzone. Günther Feuerstein sprach mit Victor Gruen. In: Kurier, 31. Jänner 1973, S. 6

Architekt Victor Gruen für Radikallösung: Ein Stadtplaner sagt dem Auto den totalen Kampf an. Von Anton Bina. In: Kurier, 29. November 1973, S. 9

Josef Hermann Stiegler, In memoriam Victor David Gruen. Erinnerungen an einen Philosophen, der als Stadtplaner berühmt wurde. In: Wiener Zeitung, 22. 2. 1980

Darstellungen

Wolfgang Amann, Diskurs und Indolenz. Orientierungen im Wiener Städte- und Siedlungsbau 1945-1958. Phil. Diss., Wien 1998

Anette Baldauf/Dorit Margreiter, Der Gruen-Effekt. Die Stadt als Bühne. Montage 8. Detroit – Los Angeles – New York – Rochester – Wien 2006.

Anette Baldauf, Wien. Shopping Mall. Welt. Victor Gruens Transformation der Stadt. IFK_Perspectives. Wien 2008.

Anette Baldauf, Shopping Town USA. Victor Gruen, der Kalte Krieg und die Shopping Mall. <http://www.eurozine.com/articles/2007-05-25-baldauf-de.html>

Anette Baldauf, Shopping Town USA. Victor Gruen und die Shopping Mall. <http://www.dergrueneffect.at/deutsch/essay> 22.4.2012

Renate Banik-Schweitzer, Wien. Postfordistische Gesellschaft in unterschiedlichen Städtebautypologien. In: Renate Banik-Schweitzer/Eve Blau (Hg.), Urban Form. Städtebau in der postfordistischen Gesellschaft. Wien 2003. S. 137-158

Renate Banik-Schweitzer, Wien. Stadtentwicklung. In: Stadtplanung Wien, Magistratsabteilung 18 und Magistratsabteilung 19/Architekturzentrum Wien (Hg.), Architektur Wien: 500 Bauten. Wien 1997. S. 8-22

Sándor Békési, Verkehr in Wien. Personenverkehr, Mobilität und städtische Umwelt 1850-2000. In: Karl Brunner/Petra Schneider, Umwelt Stadt. Geschichte des Natur- und Lebensraumes Wien (Wiener Umweltstudien 1). Wien 2005. S. 93-105

Gustav Bihl, Wien 1945-2005. Eine politische Geschichte. In: Peter Csendes/Ferdinand Opll (Hg.), Wien. Geschichte einer Stadt. Bd. 3: Von 1790 bis zur Gegenwart. Wien – Köln – Weimar 2006. S. 545-650

Hans Bobek/Elisabeth Lichtenberger, Wien. Bauliche Gestalt und Entwicklung seit der Mitte des 19. Jahrhunderts (= Schriften der Kommission für Raumforschung der Österreichischen Akademie der Wissenschaften 1). Wien – Köln²1978

Reinhard Breit, Die Aufgabe "Donaubereich Wien", Hintergrund und Werdegang des "Wiener Modells" als Organisation planender Verwaltung. In: Kurt

Freisitzer/Jakob Maurer, Das Wiener Modell. Erfahrungen mit innovativer Stadtplanung. Empirische Befunde aus einem Großprojekt. Wien 1985

Bertrand Michael Buchmann, Die Epoche vom Ende des 18. Jahrhunderts bis um 1860. Dynamik des Städtebaus. In: Peter Csendes/Ferdinand Opll (Hg.), Wien. Geschichte einer Stadt. Bd. 3: Von 1790 bis zur Gegenwart. Wien – Köln – Weimar 2006. S. 47-80

Bertrand Michael Buchmann, Die Epoche vom Ende des 18. Jahrhunderts bis um 1860. Wirtschaft und Finanzen. In: Peter Csendes/Ferdinand Opll (Hg.), Wien. Geschichte einer Stadt. Bd. 3: Von 1790 bis zur Gegenwart. Wien – Köln – Weimar 2006. S. 129-147

Marcus Denk, Zerstörung als Chance? Städtebauliche Konzepte, Leitlinien und Projekte in Wien 1945-1958. Phil. Diss., Wien 2007 sowie Duisburg-Köln 2008

Hannelore Ebner/ Hannes Androsch (Hg.), Fritz Hofmann: Leitlinien. Wien 2008

Peter Eigner, (Detail)Handel und Konsum in Österreich. Geschichte einer Wechselbeziehung. In: Susanne Breuss/Franz X. Eder (Hg.), Konsumieren in Österreich – 19. und 20. Jahrhundert (= Querschnitte 21). Wien – Innsbruck 2006

Peter Eigner/Andreas Resch, Die wirtschaftliche Entwicklung Wiens im 20. Jahrhundert. In: Franz X. Eder/Peter Eigner/Andreas Resch/Andreas Weigl, Wien im 20. Jahrhundert. Wirtschaft, Bevölkerung, Konsum (= Querschnitte 12). Innsbruck – Wien – München – Bozen 2003. S. 8-140

Roman Hans Gröger, Die unvollendeten Stadtbahnen. Wiener Schnellverkehrsprojekte aus den Akten des Österreichischen Staatsarchivs. Innsbruck 2010

M. Jeffrey Hardwick, Mall Maker. Victor Gruen, Architect of an American Dream. Philadelphia 2004

Dieter Hassenpflug, Die europäische Stadt als Erinnerung, Leitbild und Fiktion. In: Dieter Hassenpflug, Die europäische Stadt – Mythos und Wirklichkeit (= Region – Nation – Europa 4). Münster 2000. S. 11-47

Gudrun Hausegger, Victor Gruens Think Tank – Zur Victor Gruen Foundation for Environmental Planning und dem Zentrum für Umweltplanung. In: Beate Fellner u. a. (Hg.), Auf dem Weg zur nachhaltigen Stadt. Schlussfolgerungen aus dem Werk Victor Gruens und aktuelle Strategien zu einer nachhaltigen Stadtentwicklung. Symposium anlässlich des 100. Geburtstages von Victor Gruen am 16. und 17. Juli 2003 im Architekturzentrum Wien. Wien 2005. S. 32-44

Markus Hesse/Stefan Schmitz, Stadtentwicklung im Zeichen von „Auflösung“ und Nachhaltigkeit. In: Informationen zur Raumentwicklung 7/8 1998 S. 435 – 453

Thilo Hilpert (Hg.), Le Corbusiers „Charta von Athen“. Texte und Dokumente. Kritische Neuauflage. Bauwelt Fundamente 86. Braunschweig 1984

Institut für Stadtforschung (Hg.), Stadtplanung Wien 1963-1969 [Wien 1971]

Johann Jessen, Amerikanische Stadt – Europäische Stadt. In: Dieter Hassenpflug, Die europäische Stadt – Mythos und Wirklichkeit (= Region – Nation – Europa 4). Münster 2000. S. 197-215

Otto Kapfinger, Victor Gruen und Rudi Baumfeld. Traumkarriere einer Partnerschaft. In: Matthias Boeckl (Hg.), Visionäre und Vertriebene. Österreichische Spuren in der modernen amerikanischen Architektur. Wien – Berlin 1995 S. 255 – 280

Rainer Kazig/André Müller/Claus-Christian Wiegandt, Öffentlicher Raum in Europa und den USA. In: Informationen zur Raumentwicklung 3/4 2003 S. 1 – 12

Sigrid Klingenböck, Ideologien in der Wiener Stadtgestaltung. Ein Vergleich der Bauperioden im ausgehenden 19. und beginnenden 21. Jahrhundert. Phil. Diplomarbeit, Wien 2003

Arnold Klotz, Strategien für die zukünftige Entwicklung der Stadt Wien. In: Beate Fellner u. a. (Hg.), Auf dem Weg zur nachhaltigen Stadt. Schlussfolgerungen aus dem Werk Victor Gruens und aktuelle Strategien zu einer nachhaltigen Stadtentwicklung. Symposium anlässlich des 100. Geburtstages von Victor Gruen am 16. und 17. Juli 2003 im Architekturzentrum Wien. Wien 2005. S. 119-125

Helmut Korzendörfer, Stadtplanung vor dem Hintergrund der Stadtentwicklung 1945-1981. In: Der Aufbau 11 (1981) S. 441-451

Georg Kotyza, Stadtplanung und Stadtentwicklung seit 1945. In: Der Aufbau 3/4 (1986) S. 202-215

Hermann Knoflacher, Die Bedeutung der Verkehrsplanung für die Stadtentwicklung im 19. und 20. Jahrhundert. In: Alois Niederstätter (Hg.), Stadt. Strom – Straße – Schiene. Die Bedeutung des Verkehrs für die Genese der mitteleuropäischen Stadtlandschaft (Beiträge zur Geschichte der Städte Mitteleuropas 16) S. 307-323

Elisabeth Lichtenberger, Stadtverfall und Stadterneuerung (= Beiträge zur Stadt- und Regionalforschung 10). Wien 1990

Thomas Liska/Claudia Schmid, Wienerberg West. Diplomarbeit, Technische Universität Wien, Fakultät Örtliche Raumplanung, Wien 2007

Bernd Lötsch, Lebenslauf von Victor Gruen. Architekt, Umweltplaner und Urbanist. In: Beate Fellner u. a. (Hg.), Auf dem Weg zur nachhaltigen Stadt. Schlussfolgerungen aus dem Werk Victor Gruens und aktuelle Strategien zu einer nachhaltigen Stadtentwicklung. Symposium anlässlich des 100. Geburtstages von Victor Gruen am 16. und 17. Juli 2003 im Architekturzentrum Wien. Wien 2005. S. 45-49

Bernd Lötsch (Hg.), Leitlinien für die Stadtentwicklung. Herausgegeben im Jahr 1973 vom ZUP, gekürzte Fassung. In: Beate Fellner u. a. (Hg.), Auf dem Weg zur

nachhaltigen Stadt. Schlussfolgerungen aus dem Werk Victor Gruens und aktuelle Strategien zu einer nachhaltigen Stadtentwicklung. Symposium anlässlich des 100. Geburtstages von Victor Gruen am 16. und 17. Juli 2003 im Architekturzentrum Wien. Wien 2005. S. 51-57

Ernst Lung, Victor Gruen als Pionier der nachhaltigen Stadtentwicklung. In: Michael Szeiler/Gabriele Brandhuber (Hg.), Mobilität visionär gestalten. Wien 2008. S. 73-76.

Wolfgang Maderthaner, Von der Zeit um 1860 bis zum Jahr 1945. In: Peter Csendes/Ferdinand Oppl (Hg.), Wien. Geschichte einer Stadt. Bd. 3: Von 1790 bis zur Gegenwart. Wien – Köln – Weimar 2006. S. 175-544

Gerhard Meißl, Ökonomie und Urbanität. Zur wirtschafts- und sozialgeschichtlichen Entwicklung Wiens im 20. Jahrhundert und zu Beginn des 21. Jahrhunderts. In: Peter Csendes/Ferdinand Oppl (Hg.), Wien. Geschichte einer Stadt. Bd. 3: Von 1790 bis zur Gegenwart. Wien – Köln – Weimar 2006. S. 651-737

Gottfried Pirhofer/Kurt Stimmer. Pläne für Wien. Theorie und Praxis der Wiener Stadtplanung von 1945 bis 2005. <http://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/instrumente/planungsgeschichte/index.htm>

Oliver Rathkolb, Zeithistorische Rahmenbedingungen. In: Matthias Boeckl (Hg.), Visionäre und Vertriebene. Österreichische Spuren in der modernen amerikanischen Architektur. Wien – Berlin 1995 S. 43 – 49

Leopold Redl/Hans Wösendorfer, Die Donauinsel. Ein Beispiel politischer Planung in Wien. Wien 1980

August Sarnitz, Wiener Architektur im 20. Jahrhundert. Trotzdem – der Zeit ihre Kunst. In: Stadtplanung Wien, Magistratsabteilung 18 und Magistratsabteilung 19/Architekturzentrum Wien (Hg.), Architektur Wien: 500 Bauten. Wien 1997. S. 23-28

Julia Schafhauser, Die Mall – Victor Gruens Traum im Exil. Transfer und Rezeption einer europäischen Idee in den Vereinigten Staaten von Amerika. Masterarbeit, Technische Universität Wien, Fakultät für Architektur und Raumplanung. Wien 2011

Rudolf Schicker, Lernen von Victor Gruen – Stadtentwicklung gestern und morgen. In: Beate Fellner u. a. (Hg.), Auf dem Weg zur nachhaltigen Stadt. Schlussfolgerungen aus dem Werk Victor Gruens und aktuelle Strategien zu einer nachhaltigen Stadtentwicklung. Symposium anlässlich des 100. Geburtstages von Victor Gruen am 16. und 17. Juli 2003 im Architekturzentrum Wien. Wien 2005, S. 7-13
Stadt Wien, Magistratsabteilung 19 – Stadtgestaltung (Hg.): Stadt für Fußgänger. Gestaltung öffentlicher Räume in Wien – ausgewählte Beispiele. Wien [1985]

Stadtplanung Wien, Magistratsabteilung 18 und Magistratsabteilung 19/Architekturzentrum Wien (Hg.), Architektur Wien: 500 Bauten. Wien 1997

Stadtplanung Wien, MA 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung (Hg.), Wien: Städtebau. Der Stand der Dinge. Wien 2000

Dietmar Steiner, Wohnbau in Wien. In: Stadtplanung Wien, Magistratsabteilung 18 und Magistratsabteilung 19/Architekturzentrum Wien (Hg.), Architektur Wien: 500 Bauten. Wien 1997. S. 29-31

Jill Tatzreiter, Victor Gruen. Vom Shopdesigner zum Stadtplaner. Geisteswissenschaftliche Diplomarbeit, Innsbruck 2009

Martin Trebersburg, Victor Gruen aus heutiger Sicht. In: Beate Fellner u. a. (Hg.), Auf dem Weg zur nachhaltigen Stadt. Schlussfolgerungen aus dem Werk Victor Gruens und aktuelle Strategien zu einer nachhaltigen Stadtentwicklung. Symposium anlässlich des 100. Geburtstages von Victor Gruen am 16. und 17. Juli 2003 im Architekturzentrum Wien. Wien 2005, S. 38-44

Verein für Geschichte der Stadt Wien (Hg.), Die städtebauliche Entwicklung Wiens bis 1945. Ausstellung der Geschäftsgruppe Stadtplanung und des Wiener Stadt- und Landesarchivs. Messepalast Halle P. 6. Dezember 1978 bis 30. April 1979. Ausstellungskatalog, Wien 1979

Alex Wall, Victor Gruen – Citybuilding: From Public Space to the design of the environment. In: Beate Fellner u. a. (Hg.), Auf dem Weg zur nachhaltigen Stadt. Schlussfolgerungen aus dem Werk Victor Gruens und aktuelle Strategien zu einer nachhaltigen Stadtentwicklung. Symposium anlässlich des 100. Geburtstages von Victor Gruen am 16. und 17. Juli 2003 im Architekturzentrum Wien. Wien 2005, S. 14-31

Alex Wall, Victor Gruen. From Urban Shop to New City. Barcelona 2005

Manfred Wehdorn, Die Bautechnik der Wiener Ringstraße (= Die Wiener Ringstraße. Bild einer Epoche. Die Erweiterung der Inneren Stadt Wien unter Kaiser Franz Joseph. Hg. v. Renate Wagner-Rieger. Bd. 11) Wiesbaden 1979.

Michael Zinganel, Wien für Amerikaner. Vom politischen Kabarett zur Shopping Mall. In: *dérive*. Zeitschrift für Stadtforschung 28
<http://www.derive.at/index.htm>.

Rudolf Zunke, Wiener Stadtplanung in der Wiederaufbauära nach dem Zweiten Weltkrieg. Phil. Diplomarbeit, Wien 1993

11. Abbildungsverzeichnis und -nachweis

Abb. 1: Lederer de Paris New York (1939) In: Alex Wall, Victor Gruen. From Urban Shop to New City. Barcelona 2005. S. 31

Abb. 2: Shopping Center 194x (1943) In: Alex Wall, Victor Gruen. From Urban Shop to New City. Barcelona 2005. S. 69

Abb. 3: Burdick Street, Kalamazoo, Michigan (1957) In: Alex Wall, Victor Gruen. From Urban Shop to New City. Barcelona 2005. S. 139

Abb. 4: Victor Gruen im Café Landtmann (1978) In: Beate Fellner u. a. (Hg.), Auf dem Weg zur nachhaltigen Stadt. Schlussfolgerungen aus dem Werk Victor Gruens und aktuelle Strategien zu einer nachhaltigen Stadtentwicklung. Symposium anlässlich des 100. Geburtstages von Victor Gruen am 16. und 17. Juli 2003 im Architekturzentrum Wien. Wien 2005. S. 80

Abb. 5: Prototyp Minibus. In: Wien 1987: Umweltoase. Von Trude Lang. In: Kurier, 19. Dezember 1971, S. 6

Abb. 6: Kerngebiet Wien: Vorgeschlagene Routen für Minibusse. In: Victor Gruen, Das Überleben der Städte. Wege aus der Umweltkrise: Zentren als urbane Brennpunkte. Wien – München – Zürich 1973. S. 237

Abb. 7 und 8: Kerngebiet Wien: Fußgängerströme. In: Victor Gruen, Das Überleben der Städte. Wege aus der Umweltkrise: Zentren als urbane Brennpunkte. Wien – München – Zürich 1973

Abb. 9: Pforte Luegerplatz. In: Kerngebiet Wien, S. 142

Abb. 10: Kerngebiet Wien: Fußgängerpforten. In: Victor Gruen, Das Überleben der Städte. Wege aus der Umweltkrise: Zentren als urbane Brennpunkte. Wien – München – Zürich 1973

Abb. 11: Kerngebiet Wien: Lage empfohlener Tiefgaragen In: Victor Gruen, Das Überleben der Städte. Wege aus der Umweltkrise: Zentren als urbane Brennpunkte. Wien – München – Zürich 1973

Abb. 12: Studie Kerngebiet Wien: Gestaltungsvorschlag Kärntner Straße. In: Beate Fellner u. a. (Hg.), Auf dem Weg zur nachhaltigen Stadt. Schlussfolgerungen aus dem Werk Victor Gruens und aktuelle Strategien zu einer nachhaltigen Stadtentwicklung. Symposium anlässlich des 100. Geburtstages von Victor Gruen am 16. und 17. Juli 2003 im Architekturzentrum Wien. Wien 2005. S. 79

Abb. 13: Victor Gruen International, U-Bahnstation Schwedenplatz und Fußgängerplattform Marienbrücke. Verkehrsgeschoß. Wien 1970

Abb. 14: Victor Gruen International, U-Bahnstation Schwedenplatz und Fußgängerplattform Marienbrücke. Schnitt. Wien 1970

Abb.15: Victor Gruen International, U-Bahnstation Schwedenplatz und Fußgängerplattform Marienbrücke. Skizze. Wien 1970

Abb.16: Victor Gruen International, Gestaltungsvorschlag Rathausplatz. Wien 1971

Abb. 17: Victor Gruen International, Vorstudie Donauinsel. Bericht vom 20.4.1972. Variante 6. Wien 1972

Abb. 18: Arbeitsgemeinschaft Victor Gruen International/Architekt Georg Frankl, Zentrum Floridsdorf. Im Auftrag der MA 18 Stadt- und Landesplanung. Wien 1969

Abstract

Der bedeutende österreichisch-amerikanische Architekt und Stadtplaner Victor Gruen, wurde 1903 als Viktor David Grünbaum in Wien geboren und verbrachte seine Jugend in einem bürgerlichen Umfeld, das von Weltoffenheit und liberalem Gedankengut geprägt war. Sein Vater, der Anwalt Adolf Grünbaum, war der Wiener Kunstszene sehr verbunden. Victor Gruen erhielt eine Ausbildung an der Staatsgewerbeschule und an der Akademie der Bildenden Künste und war in den frühen 1930er Jahren auf dem Gebiet der Innenarchitektur beschäftigt. Gruens besondere Bewunderung galt dem Architekten Adolf Loos, der in seinen Werken die Verbindung zwischen hohen künstlerischem Anspruch und Funktionalität fand. Neben seiner beruflichen Tätigkeit galt sein besonderes Interesse auch der Literatur und dem politischen Kabarett. Gruen, der jüdischer Abstammung war, musste Wien 1938 verlassen und emigrierte in die USA, wo er lange Jahre als Architekt, besonders auf dem Gebiet der Entwicklung von Einkaufszentren tätig war. In diesem Zusammenhang war Gruen in zunehmendem Maße mit der Problematik der so genannten Suburbanisierung, d. h. der Verödung der Stadtzentren durch die flächenmäßige Ausdehnung der Städte und durch den zunehmenden Individualverkehr konfrontiert. Das von Gruen 1949 in Los Angeles gegründete und bis in die 1960er Jahre geleitete Planungsbüro Victor Gruen Associates erarbeitete wesentliche Konzepte, um diesen Entwicklungstendenzen entgegen zu wirken. Ende der 1960er Jahre kehrte Victor Gruen in seine Heimatstadt Wien zurück, wo er als Berater der Wiener Stadtplanung tätig war.

Zu den wichtigsten Projekten, die Victor Gruen im Auftrag der Stadt Wien entwickelte, zählen vor allem sein bekanntes „Innenstadtkonzept“, das letztlich zur Errichtung der Fußgängerzone im Zentrum von Wien führte, aber auch weniger bekannte Planungen wie die Studien zur Errichtung der Donauinsel oder eines neuen Stadtteils auf dem Wienerberg. Diese späte Periode im Schaffen Gruens kann allerdings nicht isoliert verstanden werden, sondern lässt sich nur im Rahmen des Gesamtwerks sowie der zeitgenössischen Entwicklungen auf den Gebieten der Architektur und der Stadtplanung begreifen. Victor Gruen entwickelte ausgehend von seinen Erfahrungen in Amerika ein neues Verständnis von Urbanität und ein Bewusstsein für drohende Fehlentwicklungen auf dem Gebiet der Stadtplanung, die zum Beispiel durch eine zu starke Orientierung am Individualverkehr bedingt waren. Bereits während seiner Tätigkeit in den USA sowie als Berater verschiedener Stadtverwaltungen versuchte Gruen, durch spezifische Revitalisierungsmaßnahmen, wie z. B. die Einrichtung von Fußgängergebieten im innerstädtischen Bereich, diesen Entwicklungen entgegenzuwirken. Auf diese Weise erwarb er sich einen Namen als Vertreter einer „ganzheitlichen Planungsauffassung“, deren Grundlage das Prinzip der Nachhaltigkeit bildete. Nach seiner Rückkehr in seine Heimatstadt gelang es Gruen, viele wichtige Neuansätze in die Wiener Stadtplanung

einzubringen, obwohl er aufgrund seiner Position als externer Berater mit zahlreichen Widerständen konfrontiert war. Obwohl nur wenige der von Gruen detailreich ausgearbeiteten Planungen tatsächlich realisiert wurden, waren seine Arbeiten und das darin vertretene Prinzip, dass der Mensch und seine Bedürfnisse im Mittelpunkt der Planung stehen müssten, wegweisend für ein Umdenken in der Wiener Stadtplanung in den 1980er Jahren, das sich bereits im Stadtentwicklungsplan (STEP) 84 manifestierte und die Grundlage für eine Entwicklung in Richtung nachhaltige Planung bildeten.

Lebenslauf

Babara Mautner, Gabrielerstr. 43/2/7, 2340 Mödling

Geboren am 8. April 1961 in Wien

Eltern: Dkfm. Karl Hödl und Christine Hödl, geb. Hottner

Seit 1982 verheiratet mit DI Manfred Mautner

Drei Söhne: Matthias (1983), Michael (1988), Martin (1993)

Ausbildung:

1967-1971 Volksschule in Wien-Atzgersdorf

1971-1975 Realgymnasium in Wien

1975-1979 Musisch-pädagogisches Realgymnasium, 1010 Wien, Hegelgasse 14

Juni 1979 Matura

1979-1986 Studium der Germanistik, Anglistik und Geschichte (Lehramt)

2004 Wiederaufnahme des Studiums der Geschichte (Diplomstudium, Schwerpunkt
Wirtschafts- und Sozialgeschichte)

Berufliche Tätigkeiten:

1982-2001 Buchhandlung des Österreichischen Katholischen Bibelwerks, kfm. Angestellte

2002-2005 Zeitschriftenverlag St. Gabriel, Mödling, Assistentin

2006-2010 Johnson&Johnson Medical Systems, Verkaufsinendienst

seit 2010 Sanova Pharma GesmbH, Sachbearbeiterin Logistik

Zusätzliche Ausbildung:

2010-2011 Lehrgang Schulische Nachmittagsbetreuung an der Pädagogischen
Hochschule Baden